ANNO XXIII. Sabato, 4 Gennaio 1890. NUM. 1.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire ***in*** *lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

1890 — ANNO XXIII

Monitore delle Strade Ferrate

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Torino — 13, Via Finanze

Il ***Monitore*** è l'anziano tra i periodici d'Italia che si occupano di FERROVIE, LAVORI PUBBLICI, INDUSTRIE, COMMERCIO e FINANZA; esso raccoglie documenti ufficiali, fatti positivi, opinioni serie ed autorevoli, notizie bene appurate.

Non vacue discussioni teoriche, nè oziose polemiche personali; dalle quali non ritraggono alcun vantaggio gli interessi materiali del Paese.

Le sue **Informazioni Particolari**, per copia, importanza ed autenticità, tengono il primato tra i giornali italiani e sono sempre più apprezzate dalle *Amministrazioni Ferroviarie* e *Tramviarie*, tanto in Italia che all'estero, dalle *Amministrazioni Provinciali* e *Comunali*, dalle *Camere di Commercio*, dalle *Società Industriali*, dalle *Imprese Costruttrici*, dagli *Studi Tecnici*, ecc., ecc.

Per gli *uomini d'affari* e per gli *assuntori di pubblici lavori e di forniture* riescono inoltre di grande utilità le due speciali rubriche: **Atti Ufficiali concernenti le Ferrovie ed i Lavori Pubblici** ed il **Memorandum pratico**, ossia **Guida degli Appaltatori e degli Azionisti.**

Per gli *industriali*, infine, hanno grande importanza gli **Annunzi industriali e commerciali**, essendochè questi cadono specialmente sott'occhio di persone tecniche, ed interessate perciò a tenersi al corrente della produzione.

Il ***Monitore*** pubblicasi ogni sabato in 16 pagine, oltre speciali supplementi.

PREZZO DELLE ASSOCIAZIONI:

		Anno	Semestre	Trim.
Per l'Italia	L.	20	11	6
» l'Estero	»	28	15	8

Le **Associazioni** e gli **Annunzi** si ricevono all'Ufficio del Giornale.

Preghiamo quei cortesi abbonati la cui associazione è scaduta colla fine dell'anno u. s., o che sono in arretrato di pagamento, di sollecitare l'invio del relativo importo a scanso d'interruzione nella spedizione del giornale. L'AMMINISTRAZIONE.

ALCUNI APPUNTI AL DISEGNO DI LEGGE SULLE TRAMVIE

Pubblichiamo la seguente ***Memoria*** risguardante alcune proposte di modificazioni alla legge sulle Tramvie, che si discuterà prossimamente nel Parlamento Italiano (1) trasmessa dalla « The Lombardy Road Railways Company Limited » alla Associazione Tramviaria Italiana che ne condivide pienamente i concetti, già da essa svolti in gran parte nella petizione indirizzata al Parlamento (2).

La Direzione della Società Inglese « The Lombardy Road Railways Company Limited » esercente le linee di tramvie a vapore Milano-Seregno-Carate-Giussano e S. Angelo Lodi-Crema-Soncino, esaminato il progetto di legge presentato dal Ministro al Parlamento il 29 novembre 1889, mentre mantiene in quanto sieno tuttora opportune le osservazioni già contenute nel memoriale stato presentato al R. Ministero dei Lavori Pubblici dalla Associazione Tramviaria Italiana relativamente alle proposte della Commissione d'inchiesta sulle Tramvie state in gran parte accolte e riprodotte nel suddetto progetto di legge, trova di ulteriormente osservare:

1. All'art. 12 si assoggettano le tramvie ad un annuo contributo chilometrico a favore dello Stato da determinarsi in misura non eccedente lire 20 al chilometro.

All'art. 14 si assoggettano i trasporti effettuati sulle tramvie a trazione meccanica alle tasse stabilite dalla legge 14 giugno 1874, n. 1945, il che significa 13 per cento pei trasporti sulle linee autorizzate ad una velocità superiore a 20 chilometri all'ora, 2 per cento pei trasporti sulle linee autorizzate a velocità minore. Ed è pure imposta la tassa di bollo sui biglietti di trasporto di passeggieri a distanze di 10 o più chilometri.

All'art. 27 è data facoltà agli enti proprietari della strada di pretendere il pagamento di un canone (indipendentemente da quello dovuto allo Stato per l'art. 12) od una compartecipazione nei prodotti.

All'art. 28 è imposto ai concessionari di tramvie l'obbligo di mantenere a proprie spese la zona occupata dal binario fino a 50 centimetri al di là della rotaia interna e di assumere inoltre dietro compenso la manutenzione della zona riservata a carreggio ordinario.

All'art. 30 si impone l'obbligo del trasporto gratuito delle corrispondenze e dei pacchi postali, nonchè degli agenti incaricati di

(1) Vedi il testo del disegno di legge « Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche » nel n. 50 del 14 dicembre 1889.

(2) Vedi « Memoriale » nei numeri 49 e 50 dello scorso dicembre.

accompagnarli, assegnando loro un conveniente spazio separato da quello dei viaggiatori, anzi se all'Amministrazione delle poste sembrasse opportuno, il servizio di scambio dei dispacci e pacchi può essere accollato senz'altro al concessionario, per le stazioni ove trovansi impiegati postali.

Tutti questi aggravi che si impongono alle tramvie a trazione meccanica indipendentemente ed in più delle ordinarie imposte per fabbricati, ricchezza mobile, esercizio, commercio, ecc., ecc. si risolvono in altrettanti odiosi privilegi a danno della industria tramviaria, ammesso che ormai le comunicazioni frequenti, rapide, sicure e a buon mercato, tra i vari centri di popolazione situati a brevi distanze tra loro, come sono attuate colle tramvie a trazione meccanica rispondano ad uno dei più imperiosi ed imprescindibili bisogni dell'attività economica e della vita sociale del paese; sarebbe il caso di facilitarne con tutte le possibili agevolezze la concessione, l'impianto e l'esercizio anzichè aggravarle con molteplici oneri speciali, tanto più avuto riguardo ai risultati economici di questi esercizi tutt'altro che floridi pei concessionari.

Le tramvie esercitate su strade pubbliche non godono alcuno speciale privilegio in confronto dell'ordinario carreggio, i treni le percorrono nelle condizioni degli ordinari carri, vetture, omnibus e veicoli pubblici e privati; il sistema di trazione non altera questa condizione giuridica perchè è indifferente che un carro sia trascinato da uno o più cavalli o da altra forza motrice, tanto più quando, come in concreto, l'autorità intervenga a limitarne la velocità nei riguardi della sicurezza pubblica, pur lasciando intera agli esercenti la responsabilità pei sinistri.

È vero che la tramvia esige un impianto speciale ma a questo provvede a proprie spese il concessionario, e dacchè la zona tramviaria non è sottratta nè in alcun modo limitata all'uso pubblico, non si vede ragione plausibile di gravare l'esercizio delle tramvie di oneri speciali.

Non è giusto dire che questi oneri sieno in corrispettivo dell'uso della strada, perchè quest'uso è libero a tutti, e se non si impone uno speciale corrispettivo pel transito ordinario di pedoni e veicoli non v'è ragione di imporlo ai treni tramviari. Alla peggio sarebbe già un corrispettivo più che sufficiente l'obbligo di manutenzione della zona del binario e di una piccola tratta laterale, con che sarebbe anche compensato il diritto di esclusività dell'uso del binario per l'esercizio di tramvia meccanica.

Neppure è vero che la zona tramviaria restringendo la parte di strada destinata al carreggio ordinario aumenti il deperimento e le conseguenti spese di manutenzione di questa parte, perchè la zona tramviaria non essendo sottratta all'uso pubblico, non porta restringimento dello spazio pel carreggio, e d'altronde l'esperienza dimostra che i carrettieri percorrono di preferenza la zona tramviaria massime d'inverno e dopo le pioggie per la maggior solidità, durezza ed eguaglianza ch'essa presenta in confronto del resto delle strade.

In particolare è eccessiva la tassa del 13 per cento sui trasporti a velocità non inferiore ai 20 chilometri all'ora. Questa tassa porrebbe le tramvie in una condizione assai inferiore a quella delle ferrovie ordinarie ed economiche correnti a velocità sempre superiori ai 24 chilometri concessi come *maximum* alle tramvie.

Così le ferrovie che correndo a piccola velocità hanno sempre una velocità superiore ai 25 chilometri all'ora, pagano il 2 per cento pel prezzo dei trasporti, mentre le tramvie correndo ad una velocità superiore ai 20 chilometri, sia ai 24 chilometri pagherebbero il 13 p. 0[0.

Oltrecchè avuto riguardo alla brevità delle percorrenze ed alla inferiorità delle tariffe attuate dalle tramvie per assorbire i trasporti eseguiti coi carri ordinari, l'aggravio di questa tassa riescirebbe sproporzionato al prezzo ordinario dei trasporti e ne farebbe mancare pressochè totalmente l'esercizio.

Fu già avvertita nel memoriale dell'Associazione Tramviaria Italiana l'ingiustizia del trasporto gratuito delle corrispondenze, dei pacchi e degli agenti postali, tanto più in confronto del compenso che pel medesimo servizio è accordato alle ferrovie pur costruite in tutto od in parte con denari dello Stato od assistite da sovvenzioni e garanzie di prodotto.

Ora si aggiunga che un simile aggravio potrebbe assumere proporzioni assai rilevanti ed incomode, sia per le esigenze talvolta indiscrete dei signori agenti postali coi quali non v'è tempo a discutere senza ritardi o danno del servizio, sia per l'affluenza straordinaria dei dispacci e pacchi che si verifica in certe epoche dell'anno come verso le feste di Natale e Capo d'anno, od in occasione di feste, fiere, esposizioni, ecc., quando cioè pel maggior concorso anche di viaggiatori diventa necessario di utilizzare per essi tutto lo spazio disponibile nelle carrozze.

***

2. L'art. 7 prescrive che nelle ore notturne la velocità ria ridotta a 18 chilometri.

È prescrizione grave, se si considera che i treni serali, massime festivi, essendo maggiormente affollati, esigerebbero una percorrenza a velocità ordinaria.

L'adempimento di questa prescrizione d'altronde sarebbe pressochè impossibile in pratica senza frequenti modificazioni d'orario in causa delle varianti continue delle ore notturne da un mese all'altro.

Prescindendo però da ciò sarebbe opportuno prescrivere ai viandanti e conducenti di bestiami o veicoli di allontanarsi dal binario tostochè un treno sia in vista od abbia dato il segnale del suo avvicinarsi, e di non tenere veicoli o bestiami sul binario di notte durante gli orari di percorrenza dei treni o nei casi di nebbia.

Converrebbe pure che fosse imposto agli agenti della forza pubblica di prestarsi alle richieste dei capi-treno per fare rispettare i regolamenti, accertare le contravvenzioni e proteggere la marcia dei treni.

***

3. L'art. 29 riserva all'Amministrazione governativa la facoltà di permettere attraversamenti a raso fra diverse ferrovie e di stabilirne le condizioni.

Dove le ferrovie attraversano strade pubbliche e sonvi cancelli o sbarre di chiudimento il cantoniere suole chiuderle all'orario normale stabilito pel passaggio dei treni.

Accade assai di frequente che se questi treni sieno in ritardo le barriere rimangono così chiuse per lungo tempo, ed anche per ore intiere, intercettando e ritardando così indebitamente il passaggio dei treni di tramvia e dell'ordinario carreggio con perturbazione grave del servizio e danni talvolta rilevanti.

A togliere questo inconveniente, oltre a stabilire che l'attraversamento a raso possa sempre essere praticato quando l'incrociamento della tramvia colla ferrovia o con altra tramvia avvenga su una strada pubblica, si dovrebbe altresì prescrivere che in caso di ritardo dei treni ferroviari il capo stazione più vicino al punto d'incrociamento sia tenuto a darne avviso al cantoniere o guardiano sia col telegrafo, sia col telefono o con segnali, affinchè tenga aperte le barriere fino al momento utile destinato pel passaggio dei treni.

Sarebbe pur conveniente che l'Amministrazione governativa si riservasse la facoltà di accordare alle tramvie e ferrovie economiche il diritto di allacciamento colle ferrovie ordinarie nelle stazioni, stabilendo le condizioni per l'esercizio di un servizio cumulativo almeno indiretto, cioè mediante trasbordo semplice da vagone a vagone, per favorire i trasporti ed il commercio in generale, che ora si sentono danneggiati, dovendo continuare l'uso dei carri ordinari per effettuare il trasbordo, in causa del rifiuto delle Amministrazioni ferroviarie a permettere tali utili allacciamenti.

Milano, 27 dicembre 1889.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 31 dicembre (N. 309). — **Regio Decreto 25 dicembre** (N. **6570**) che proroga il corso legale dei biglietti degli Istituti di emissione.

— **Regio Decreto 29 dicembre** che dà piena ed intera esecuzione al protocollo per applicare alle corrispondenze fra l'Italia ed Alessandria d'Egitto le tariffe dell'Unione postale universale.

Gazzetta Ufficiale del 30 dicembre (N. 308). — **Nota** concernente i dazi differenziali alle merci francesi.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'esercizio 1888-89.

Di questa Relazione, presentata alla Assemblea generale degli azionisti del 26 scorso novembre, abbiamo già dato un ampio riassunto nelle « Informazioni » del n. 48 dello scorso anno; aggiungendo poi, in quelle del n. 49, il testo delle deliberazioni.

Pubblichiamo ora, come di consueto, anche il testo della Relazione medesima.

Signori. — Vi abbiamo convocato in assemblea generale per sottomettere al vostro esame, giusta lo statuto sociale, il bilancio dell'esercizio testè chiuso e per invitarvi a nominare i nuovi amministratori e i sindaci.

Nel darvi conto intanto della nostra gestione, passeremo in rassegna i fatti ed i provvedimenti degni di nota occorsi durante lo scorso anno.

Il nostro còmpito non è stato dei più facili, sia per la crisi che ha travagliato la Sicilia, sia per la trasformazione del servizio cui abbiamo dovuto attendere per dare all'amministrazione l'assetto che meglio si addice alle condizioni della rete e alla entità del traffico.

Le difficoltà e le strettezze in cui si sono l'anno scorso dibattute l'industria agricola e la mineraria, le angustie e i disturbi del credito, e i danni cui andarono soggetti parecchi Istituti e molte Case commerciali dell'isola si ripercossero sul nostro traffico, sì che il prodotto della rete non raggiunse nemmeno quello dell'anno precedente, durante il quale gran parte dell'isola fu travagliata dal colera.

Ciò non pertanto, noi non risparmiammo cure e sollecitudini per migliorare il servizio e soddisfare a tutte le legittime esigenze del pubblico.

L'applicazione delle riforme, con maturo discernimento iniziate l'anno scorso, fu da noi continuata con opera assidua; potemmo così contenere le spese entro limiti tali da permettervi, malgrado la scarsità dei prodotti, di assegnare al capitale un soddisfacente compenso.

Le nuove costruzioni, delle quali fu oggetto la convenzione del 21 giugno 1888, costituirono per noi un còmpito rilevante cui rivolgemmo ogni nostra attenzione; i progetti delle linee concesse furono difatti sollecitamente compiuti e potemmo, nei termini assegnatici, presentarli all'approvazione governativa.

Noi nutriamo fiducia che il Governo non ci farà lungamente aspettare questa approvazione, in attesa della quale rimangono inoperosi i mezzi da noi predisposti per dare alle costruzioni quel vigoroso impulso che il nostro interesse richiede e quello delle popolazioni altamente reclama.

1. — Ordinamento dei servizi.

Nella precedente relazione accennammo alla Direzione locale di esercizio istituita, in via di esperimento, per la linea Bicocca-Siracusa-Noto, allo scopo di studiare tutti i bisogni del traffico e di determinare, in rapporto a questi bisogni, il personale di servizio.

Ora possiamo dirvi che il risultato è stato conforme alle nostre aspettazioni, perchè per quella linea abbiamo potuto ottenere una rilevante economia di personale, pur contentando le esigenze del pubblico e del commercio.

L'esperimento fatto colla sopracitata Direzione locale ci affidava che, estendendo tal sistema ad altre linee poste nelle stesse condizioni, si sarebbero conseguiti risultati parimenti favorevoli, incamminandoci sempre più a raggiungere l'ideale dell'esercizio di una rete, quale è quello di proporzionare in ciascuna linea i mezzi al fine.

A quest'oggetto, nelle altre due più importanti diramazioni della linea principale Messina-Palermo, istituimmo due nuove Direzioni locali. Così al 30 giugno 1889 noi avevamo nella nostra rete un servizio specializzato per le seguenti linee:

a) Bicocca-Siracusa-Noto, con una Direzione locale a Siracusa;

b) Roccapalumba-Porto Empedocle e Canicattì-Caldare, con una Direzione locale a Porto Empedocle;

c) Santa Caterina-Licata, con una Direzione locale a Caltanissetta.

In totale chilom. 299 di linee sopra uno sviluppo complessivo di chilom. 706.

Coll'impianto graduale di queste Direzioni ci fu possibile continuare a ridurre in più giusti limiti il personale, e potemmo applicarne una parte a lavori che non gravano sulle spese di esercizio.

Affinchè possiate avere un'idea del numero e della distribuzione del personale al 30 giugno 1889, di fronte a quello esistente alla stessa data dell'anno precedente, vi presentiamo il seguente quadro:

PERSONALE STABILE E PROVVISORIO.

UFFICI E SERVIZI	Numero degli agenti ed impiegati esistenti al		Differenza in		Ammontare della spesa annua per stipendi e paghe al		Differenza in	
	30 giugno 1888	30 giugno 1889	più	meno	30 giugno 1888	30 giugno 1889	più	meno
Ufficio Sede	5	3	—	2				
Segretariato	36	32	—	4				
Ragioneria	25	34	(1) 9	—				
Controllo prodotti	71	74	3	—				
Ufficio Contenzioso	4	4	—	—				
» Sanitario	5	5	—	—				
» Cassa pensioni	4	4	—	—				
» Cassa	11	10	—	1	3,521,252.75	3,487,739.75	—	33,513
» Cassa soccorso	4	5	1	—				
» Approvvig.	103	97	—	6				
Manutenzione e lavori	1293	910	—	383				
Materiale e trazione	862	777	—	85				
Movimento e traffico	997	808	—	189				
Direz. locale di Siracusa.	208	207	—	1				
» di Porto Empedocle	—	370	370	—				
» di Caltanissetta	—	255	255	—				
	3628	(2) 3595	638	671	3,521,252.75	3,487,739.75	—	33,513
Numero degli impiegati ed agenti in meno al 30 giugno 1889			33	—	Spesa annua in meno al 30 giugno 1889		33,513	—
			671	671			33,513	33,513

(1) Questo aumento è transitorio e dipende dall'essersi considerato come appartenente alla Ragioneria il personale del riparto contabile aggregato alla sede di Roma.
(2) In questo numero sono compresi 24 impiegati in aspettativa ed uno in disponibilità.

Risulta dunque che il personale sociale, sebbene fosse aumentato lo sviluppo medio della rete e si fosse ampliato l'ufficio lavori per sopperire a tutte le esigenze delle nuove costruzioni, si è ridotto di n. 33 impiegati stabili e provvisori, di cui la spesa annua degli stipendi (escluse le competenze straordinarie) ammontava a L. 33,513.

Il personale avventizio che noi avevamo al 30 giugno 1889 ammontava a n. 405 agenti (comprese n. 273 guardabarriere) per un salario complessivo annuo di L. 157,268, mentre sotto la stessa data dell'anno antecedente tale numero era di 344 (comprese n. 194 guarda-barriere) per l'ammontare di L. 152,395.

Volendovi ora dare una idea di tutto il movimento del personale, a cominciare dall'inizio della nostra amministrazione, vi presentiamo il seguente quadro che indica la situazione di tutti i servizi alla fine di ciascun esercizio:

PERSONALE STABILE E PROVVISORIO.

UFFICI E SERVIZI	Numero degli impiegati ed agenti esistenti al 30 giugno					Ammontare annuo degli stipendi e delle paghe al 30 giugno				
	1885	1886	1887	1888	1889	1885	1886	1887	1888	1889
Uffici amministrativi . . .	220	256	276	268	268	342,643 50	417,637.50	446,712.29	427,570.25	429,642.25
Manutenzione e lavori . . .	1,642	1,535	1,485	1,293	910	1,297,315.75	1,175,246.00	1,153,540.00	1,081,767.35	801,669.60
Materiale e trazione . . .	917	936	900	862	777	1,001,789.00	1,025,008.75	985,836.25	935,124.25	825,738.25
Movimento e traffico . . .	1,162	1,098	1,079	997	808	1,140,026.25	1,062,642.00	1,027,085.00	934,016.50	722,303.75
Direz. locale di Siracusa (1) .	—	—	—	208	207	—	—	—	142,774.40	141,308.90
» di P. Empedocle (2).	—	—	—	—	370	—	—	—	—	327,177.00
» di Caltanissetta (3) .	—	—	—	—	255	—	—	—	—	239,900.00
Costruzioni (4)	—	24	9	—	—	—	21,079 25	9,381.50	—	—
	3,941	3,849	3,749	3,628	3,595	3,771,774.50	3,701,613.50	3,622,555.00	3,521,252.75	3,487,739.75

(1) Questa Direzione locale fu istituita il 1° maggio 1888.
(2) Id. id. 1° marzo 1889.
(3) Id. id. 23 giugno 1889.
(4) Nel 1887 l'ufficio delle costruzioni fu abolito, e le relative incombenze furono assegnate al servizio della manutenzione e lavori.
NB. — Le indicazioni riguardanti il 30 giugno 1885 sono limitate al personale compreso negli elenchi di cessione, escluso cioè quello degli uffici direttivi che risiedevano nel continente.

La situazione degli avventizi era la seguente:

Al 30 giugno	1885, n. 400	Spesa	L. 151,200
Id.	1886, n. 433	id.	» 177,710
Id.	1887, n. 397	id.	» 149,266
Id.	1888, n. 344	id.	» 152,395
Id.	1889, n. 405	id.	» 157,268

Facendo un confronto tra la situazione complessiva al 30 giugno 1885 e quella al 30 giugno 1889, voi rileverete una differenza di 341 agenti tra stabili, provvisori ed avventizi, con una economia di L. 277,966.75 sul montare annuo degli stipendi.

E ciò senza tener conto di altri 187 guardiani-cantonieri e manuali che, rimasti esuberanti dopo l'impianto delle Direzioni locali, sono stati destinati a lavori che non gravano sulle spese di esercizio. Tenendo conto di questo fatto, noi abbiamo che la forza numerica propriamente applicata all'esercizio al 30 giugno 1889 si riduce a n. 3813 impiegati.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Linea Genova-Ovada-Asti.

Sappiamo che la Società Mediterranea sta disponendo per l'impianto delle installazioni destinate alla perforazione meccanica della grande galleria del Turchino, sulla linea Genova-Ovada-Asti.

><

Pel 1° Compartimento del Movimento e Traffico delle Ferrovie del Mediterraneo.

In seguito al ritiro del Comm. Bachelet, la dirigenza del Servizio Movimento e Traffico pel primo compartimento della rete Mediterranea è stata, a partire dal 1° corrente, affidata al Capo Servizio aggiunto signor Comm. Luigi Lampugnani.

><

Linea Catanzaro-Sant'Eufemia
(*Stato dei lavori del tronco Settingiano-Marcellinara*).

Riceviamo le seguenti informazioni sull'andamento dei lavori del tronco da Settingiano a Marcellinara (linea Catanzaro-Sant'Eufemia) in appalto alla Impresa Ottavio Levi, la quale ha obbligo contrattuale di ultimarli entro il mese di ottobre del corrente anno.

I lavori in generale procedono con sufficiente energia. La situazione al 1° dicembre p. p. dello scavo e delle murature della galleria di Marcellinara, lunga m. 1758, era la seguente: *Scavo:* avanzata m. 904, calotta m. 871, strozzo m. 806, piedritti m. 778, arco rovescio m. 717 — *Murature:* calotta m. 864, piedritti m. 778, arco rovescio m. 717. Tutte le espropriazioni per la sede stabile della ferrovia sono state eseguite. Sono compiuti i ponti di m. 20 sul Fallaco 2° e di m. 10 sull'Orsano; mancano però le travate metalliche. Il ponte di 15 m. sul Fallaco 1° è pure ultimato fino al piano di posa delle travate, e sono complete anche le opere relative di difesa. Le opere d'arte minori sono complete, meno due, e meno i lavori di finimento. Anche ai muri di sostegno mancano solo i finimenti. Le case cantoniere possono considerarsi come ultimate, non mancando in esse che i serramenti, i pavimenti e la coloritura. Il fabbricato dei viaggiatori, quello dei cessi ed il magazzino merci della stazione di Marcellinara mancano soltanto di pochi lavori di finimento. Non è però ancora iniziata la costruzione del rifornitore per la stazione medesima.

><

Ferrovia Noto-Licata
(*Stato dei lavori al 1° dicembre*).

Sullo stato dei lavori della linea Noto-Licata, in costruzione a cura della Società per le Strade Ferrate della Sicilia, riceviamo le seguenti informazioni, le quali hanno riferimento al 1° dicembre p. p.

Tronco Noto-Tellaro. — Sono iniziati i lavori di scavo delle trincee; il lavoro eseguito ha raggiunto mc. 3000. Si stanno ammanendo a piè d'opera i materiali necessari alla costruzione delle opere d'arte.

Tronco Licata-Terranova. — I movimenti di materie sono attivati su tutta la linea in 54 punti per l'apertura di trincee ed in 26 punti per cave di prestito. Sono in corso di costruzione N. 5 opere d'arte maggiori, cioè i ponti sull'Imera, sul San Pietro, sul Carubba, sul Rio Columella e sul Rio Cattano. La situazione delle opere d'arte minori è la seguente:

per N. 22 sono in corso gli scavi di fondazione;
» » 14 sono in corso le murature di fondazione;
per N. 15 sono ultimate le murature di fondazione;
per N. 8 sono in corso le murature di elevazione.

Per quanto riguarda i fabbricati, sono in corso gli scavi di fondazione di 4 case cantoniere doppie e di una garetta; in corso le murature di fondazione di una casa cantoniera doppia; in corso le murature di elevazione di 4 case cantoniere doppie. Sono in provvista discrete quantità di pietrame, pietrisco, sabbia, pozzolana, ecc. La forza media giornaliera impiegata nei lavori fu di 1020 operai, 120 carri e 65 bestie da soma.

><

Il « block-system » sulla Ferrovia Genova-Novi.

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha interessato il R. Ispettorato Generale delle Ferrovie a voler affrettare l'approvazione della proposta da essa rassegnata nel giugno p. p. relativa all'impianto del *block-system* sulla linea Genova-Novi. Una tale proposta era stata sospesa per dare tempo al traffico di sviluppare maggiormente su detta linea in seguito all'apertura all'esercizio della linea succursale dei Giovi, e per poter giudicare, dall'esercizio del sistema Hodgson sulla linea Torino-Troffarello, se gli apparecchi di questo tipo fossero da adottarsi anche sulla linea Genova-Novi.

><

Tramvia a vapore Vercelli-Biella.

È stata sottoposta all'esame del Comitato Superiore delle Strade Ferrate una domanda presentata a mezzo della Prefettura di Novara, dalla Ditta Valère-Mabille, per ottenere l'autorizzazione di poter stabilire una tramvia a vapore da Vercelli a Biella, diramandola dalla stazione di Quinto dell'attuale tramvia Vercelli-Aranco, a circa 7 chilometri da Vercelli. Su di tale domanda, contro la quale per motivi di concorrenza ha protestato la Società della ferrovia Santhià-Biella, ha già dato parere favorevole il Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

><

Orario ferroviario internazionale.

Nella seduta plenaria della conferenza oraria che ebbe luogo ad Interlaken il 18 ed il 19 giugno p. p. è stato deciso di tenere la prossima riunione, per stabilire l'orario estivo 1890, nei giorni 15 e 16 gennaio dello stesso anno, a Roma. La riunione avrà luogo infatti nella sala grande della Piccola Borsa, in via della Mercede, nei due giorni suindicati. Fra le proposte finora all'ordine del giorno della conferenza, una sola interessa le ferrovie italiane, quella cioè dell'Amministrazione della linea del Gottardo, avente lo scopo di ritardare la partenza da Milano del diretto che ora parte alle 8 pom. per Chiasso ed oltre, in modo da poter coincidere coi treni direttissimi Roma-Milano.

><

Ferrovia Ferrara-Argenta
(Risanamento della massicciata).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione governativa la proposta per il risanamento della massicciata su alcuni tronchi della linea da Ferrara ad Argenta. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 93,000. A mezzo di appalto da concedersi a licitazione privata si provvederà alla fornitura della ghiaia; agli altri lavori si provvederà in economia.

><

La sentenza del Collegio arbitrale per la Pavia-Cremona-Brescia.

Nel penultimo numero dello scorso anno abbiamo riferito le conclusioni della sentenza arbitrale sulla questione della linea Roma-Viterbo; ora riferiamo la sentenza dello stesso Collegio degli arbitri circa la vertenza interessante la Società delle Meridionali per la linea Pavia-Cremona-Brescia:

« Il Collegio degli arbitri rigetta la domanda presentata dal Ministero dei Lavori Pubblici coll'atto di citazione 8 giugno 1889 e colle conclusioni esibite innanzi al Collegio medesimo, e assolve la Società Italiana delle Ferrovie Meridionali esercente la Rete Adriatica dalle istanze e conclusioni contro di essa proposte;

« Condanna il Ministero dei Lavori Pubblici alle spese della presente sentenza, nonchè a quelle del giudizio a favore della Società sopra indicata, ivi compreso l'onorario ad un avvocato, delle quali spese delega la liquidazione al Presidente del Collegio degli arbitri;

« Pone a carico del Ministero dei Lavori Pubblici gli onorari dovuti agli arbitri, che tassa e liquida in lire cinquemila.

« La presente sentenza è stata deliberata, previa conferenza personale degli arbitri, a unanimità di voti nella sede del Collegio posta in Roma, Corso Vittorio Emanuele, n. 51, questo dì trenta novembre milleottocentottantanove, e da essi sottoscritta lo stesso giorno ».

La presente sentenza fu con ordinanza del Pretore del II Mandamento di Roma, in data 4 dicembre 1889, dichiarata esecutiva.

><

Materiale rotabile della Mediterranea pel biennio 1890-92.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie il fabbisogno del materiale rotabile pel biennio 1° luglio 1890 30 giugno 1892, compilato in base ai criteri concordati col R. Ispettorato medesimo, comprendendovi anche i bisogni delle linee complementari.

L'importo del materiale da acquistare secondo il detto fabbisogno (il quale sostituisce quello presentato dalla Società nell'ottobre p. p.) è di L. 10,428,000 per l'esercizio 1890 91 e di L. 7,687,500 per l'esercizio 1891-92, ed in totale di L. 18,115,500.

Il materiale da provvedere con la indicazione del relativo costo approssimativo risulta come segue:

Esercizio 1890-91.

Locomotive	N. 30	. . . L.	2,400,000
Carrozze	» 150	. . . »	2,025,000
Carri	» 1500	. . . »	6.000.000
		Totale L.	10,425.000

Esercizio 1891-92.

Locomotive	N. 50	. . . L.	4,000,000
Carrozze	» 100	. . . »	1,350,000
Carri	» 600	. . . »	2,400.000
		Totale L.	7,750,000

RIASSUNTO.

Locomotive	N. 80 . . .	L.	6,400,000
Carrozze	» 250 . . .	»	3,375,000
Carri	» 2100. . .	»	8,400,000
	Totale	L.	18,175,000

><

La Relazione della Commissione d'inchiesta sulle Tramvie
(*Osservazioni della Mediterranea*).

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici alcune osservazioni intorno alla Relazione della Commissione d'inchiesta sulle tramvie, affinchè siano tenute nel debito conto, ora che si tratta di stabilire le norme legislative e regolamentari per la costruzione e l'esercizio delle tramvie.

><

Tariffe.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato all'approvazione governativa una proposta per modificare le disposizioni dell'articolo 9 delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali sulla rete medesima, relative al carico misto. Le modificazioni di cui sopra avrebbero per iscopo il rendere le disposizioni vigenti sulla rete sicula conformi a quelle in vigore per le reti continentali.

><

La Società delle Strade Ferrate Meridionali, in seguito ad invito del R. Ispettorato Generale delle Ferrovie, ha presentato all'approvazione governativa la proposta per la istituzione d'una tariffa speciale pel trasporto delle merci, a mezzo di rimorchio sul Lago di Garda, in sostituzione di quelle speciali 1 e 2, approvate con decreto del 27 luglio 1888, ed abrogate il 31 dicembre p. p.

La nuova tariffa riguarda le merci in genere, a qualsiasi classe appartengano, in partite di almeno 40 tonnellate per spedizione. Le zone di percorrenza fissate colla tariffa stessa sono 4, cioè: da Km. 1 a 20, da 21 a 30, da 30 a 40, da 41 a 57, ed alle medesime corrispondono i seguenti prezzi per tonnellata-chilometro, cioè: L. 0.035, L. 0.020, L. 0.010, L. 0.005.

><

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e d'Agricoltura, Industria e Commercio venne approvata una proposta di modificazione all'art. 97, penultimo capoverso delle vigenti tariffe, presentata dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quelle dell'Adriatico e della Sicilia, del tenore seguente:

« Tutte le disposizioni che precedono non sono applicabili ai recipienti vuoti. Il comma *b*) della serie *A* della tariffa speciale N. 55, P. V. accelerata, è abrogato ».

><

Sappiamo che tanto l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, quanto quelle dell'Adriatico e della Sicilia, si sono determinate ad accettare la proposta del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, relativa alla distinzione dal ferro in barre piatto da quello in lamiera.

In relazione a quanto sopra, la Direzione Generale delle Ferrovie del Mediterraneo, anche a nome delle altre due Amministrazioni interessate, ha sottoposto all'esame preventivo del Ministero dei Lavori Pubblici le disposizioni che esse Amministrazioni intenderebbero di emanare, le quali verrebbero introdotte in un nuovo allegato alla tariffa interna, facendola risultare dalla nomenclatura delle merci, mediante un richiamo alle voci *ferro in verghe o barre piatte o tonde, ferro in lamiera e piastre di ferro, di ghisa, ecc.*

><

Trasporti di legnami.

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha fatto domanda al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie per essere autorizzata a prorogare per un altro anno la concessione accordata nello scorso anno alla Ditta Fiano e Veneziani per i trasporti di legname da Sedico-Bribano a Ferrara, elevando l'impegno di traffico minimo da 500 a 700 tonnellate annue.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sua adunanza generale del 14 dicembre p. p., ha ritenuto che non sia da accogliere il ricorso presentato a S. M. dalla Giunta Comunale di Mirandola e dalla Deputazione Provinciale di Modena contro il R. Decreto 18 dicembre 1887, che respingeva un precedente ricorso della Deputazione provinciale di Modena contro il decreto ministeriale 13 maggio dello stesso anno, col quale veniva stabilito il tracciato per la costruzione del tronco da San Felice a Ostiglia della ferrovia Bologna-Verona.

Lo stesso Consiglio ha dato parere circa l'accollo, a trattativa privata, alle Ditte: Tassara Filippo e Figli di Voltri e Giovanni Battista Gillet di Sestri Ponente, della fornitura rispettivamente delle stecche e piastre, e delle chiavarde ed arpioni occorrenti per l'armamento dei tronchi da S. Filippo a Patti, della ferrovia Messina-Patti-Cerda, per il prezzo, la prima di L. 121,918.80 e di L. 46,913.80 la seconda.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di variante fra i km. 9 e 14 del tronco Rocchetta Melfi-Rionero lungo la ferrovia Rocchetta Melfi-Potenza.

2. Progetto per la sistemazione di 7 cordoni metallici fra le stazioni di Borgo a Buggiano e Pescia della ferrovia Firenze-Pistoia-Pisa.

3. Maggiore spesa pei lavori alla fermata di Ozzano, lungo il tronco Parma-Fornovo della ferrovia Parma-Spezia.

4. Atto di sottomissione concordato coll'impresa Riva per la rescissione del contratto relativo all'esecuzione dei lavori a difesa contro il torrente Tartana lungo la ferrovia Sondrio-Colico-Chiavenna.

5. Convenzione stipulata col sig. Repetta per costruzione di un muro a distanza ridotta dalla ferrovia Alessandria-Genova, presso Rivarolo.

Il Comm. A. BACHELET

Martedì scorso tutti gli Agenti superiori dell'Ufficio Centrale del Servizio del Movimento e Traffico del 1° Compartimento ed i rappresentanti degli Ispettorati principali di Torino, Milano, Alessandria, Genova e Pisa, hanno presentato al Comm. Alfredo Bachelet una stupenda pergamena. Quale fosse lo scopo di questo omaggio lo si rileva dalla stessa scritta della pergamena, che riproduciamo integralmente:

« A Voi, che per lunghi anni ed in tempi di varie ed » agitate vicende, teneste, con tanto senno ed ammirata » perizia, l'alta carica che ora abbandonate, piaccia di ac- » cogliere il riverente, affettuoso saluto che vi mandano i » vostri dipendenti, rattristati nel doversi da Voi separare.

« Memori degli esempi di feconda operosità che avete » loro dati; della leale bontà del vostro carattere e delle » cure e sollecitudine che sempre loro prodigaste, essi ser- » beranno di Voi e delle vostre virtù il più riconoscente » e duraturo ricordo ».

Dopo la lettura di questo indirizzo, il Comm. Bachelet ha pronunciato le parole seguenti:

Signori,

Sono vivamente commosso della vostra dimostrazione di affetto. Io accetto con riconoscenza il vostro bel ricordo e vi ringrazio di cuore.

Permettetemi, Signori, di dirvi brevi parole per esprimervi i miei sentimenti. Questo momento mi causa il più gran dispiacere della mia vita. Domani io lascio il servizio e capirete che non è senza una profonda emozione e un vivo rincrescimento che io vi abbandono e che lascio l'Amministrazione alla quale appartengo da trent'anni.

Se durante questo lungo periodo di servizio ho fatto qualche cosa di utile lo devo a Voi, miei bravi collaboratori, che mi avete aiutato in modo tanto efficace, e ve ne ringrazio.

Io me ne vado colla coscienza tranquilla, perchè durante la mia lunga carriera ho servito l'Italia, alla quale sono affezionato, ed ho fatto i suoi interessi, dal punto di vista ferroviario, come se fosse stato il mio proprio Paese; credo di non aver fatto male a nessuno e forse ho fatto un po' di bene.

Siate sicuri che vi conserverò tutta la mia affezione, mi ricorderò sempre con piacere gli anni passati con Voi e non vi dimenticherò mai. Da vostra parte pensate qualche volta al vostro antico Capo Servizio. Restate uniti e mantenete il buon accordo che ha sempre esistito fra noi, perchè la buona volontà di tutti può produrre dei grandi risultati.

Vi prego di essermi interpreti di questi miei sentimenti presso il vostro personale. Non vi dico addio, perchè spero di rivedervi di tanto in tanto e sarà per me una vera buona fortuna tutte le volte che mi ritroverò con Voi. Ancora una volta, Signori, abbiate tutti i miei ringraziamenti.

Una dolorosa notizia ci giunge all'ultimo momento da Milano. Colpito da pneumonite fulminante, è morto ieri mattina, nel fiore degli anni, il cav. dott. **CARLO FAIFOFER**, Ispettore principale alla Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

L'ingegno eletto, la mitezza dell'animo, lo zelo indefesso ch'egli metteva nel disimpegno delle sue delicate mansioni lo resero caro e stimato da quanti lo conobbero. L'Amministrazione ferroviaria perde in lui uno dei più attivi e distinti funzionari.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Faenza-Firenze. — Il progetto d'appalto del tronco Fosso Canecchi-Ronta, di cui abbiamo dati ampî dettagli tecnici nel numero 50 dello scorso anno in questa medesima rubrica, non è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Ferrovie Sicule. — La Società delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione Governativa un progetto di massima per la costruzione di un binario di diramazione dalla stazione al porto di Siracusa per m. 1192 con raccordo verso Catania per m. 563. La spesa preventivata con detto progetto ammonta complessivamente a lire 2,530,000 all'incirca.

Notizie Ferroviarie Estere

Nuova Compagnia Giura-Sempione. — Ecco come sarà composto il capitale-azioni della Compagnia ferroviaria Giura-Sempione, costituitasi in seguito alla fusione delle Ferrovie Svizzera Occidentale-Sempione e Giura-Berna-Lucerna e di cui abbiamo dato nell'ultimo numero del 1889 notizia.

Saranno create 76,000 azioni privilegiate da franchi 500 l'una, da rimettersi titolo per titolo in cambio delle 76,000 azioni della ferrovia Giura-Berna-Lucerna; 28,000 azioni da rimettersi, titolo per titolo, in cambio delle 28,000 azioni privilegiate Svizzera Occidentale-Sempione; 170,000 azioni ordinarie da franchi 200 da rimettersi, titolo per titolo, in cambio di un numero pari di azioni ordinarie della S.-O.-L. in circolazione, le 204 azioni restanti dovendo essere riscattate ed ammortizzate dalla Compagnia S.-O.-S.

Gli azionisti della S.-O.-S., possessori di azioni privilegiate, che non accetteranno il cambio loro proposto, saranno rimborsati in denaro in ragione di franchi 600 per azione.

Il nuovo capitale sarà quindi composto con 104,000 azioni privilegiate rappresentanti 52,000,000 di franchi e 170,000 azioni ordinarie rappresentanti franchi 34,000,000, in complesso franchi 86,000,000.

A questo capitale devonsi aggiungere 170,000 buoni di godimento da rilasciarsi agli azionisti della S.-O.-S. possessori di azioni ordinarie, ossia un buono per ciascuna azione. Questi buoni non saranno portati nel bilancio della Compagnia, non rappresentando alcuna parte del capitale di essa e non avendo un diritto di partecipazione eventuale alla ripartizione degli utili. La Compagnia, dicono gli Statuti, *potrà* tuttavia rimborsare questi buoni di godimento pagando ai portatori una somma eguale a venticinque volte il prodotto annuo medio percepito da loro durante i cinque ultimi anni ed al minimo 50 franchi. In seguito alla condizione posta dal Consiglio federale, questo rimborso diventerà obbligatorio.

Saranno pure emesse, per procurare alla Compagnia la somma di 14 milioni necessaria all'acquisto della linea Berna-Lucerna, 70,000 azioni ordinarie di franchi 200, il che porterà il capitale-azioni a *cento milioni*.

In quanto agli utili, essi saranno ripartiti come segue: il fondo di riserva e di rinnovazione, formato in vista di coprire delle spese impreviste e delle perdite, nonchè di rinnovare e completare il materiale d'esercizio, le linee ed i suoi accessori, sarà dotato a bella prima. Finchè non siasi raggiunto il 5 0[0 del fondo sociale, esso riceverà ogni anno franchi 1,200,000.

Ogni altro peso essendo pagato, le azioni privilegiate riceveranno un primo dividendo di 4 1[2 0[0 (franchi 22.50 per titolo). Le azioni ordinarie riceveranno quindi un dividendo, ma per gli esercizi 1890 e 1891 soltanto, con privilegio sulle altre azioni ordinarie.

In caso di maggior utile, il dividendo sarà ripartito nella proporzione di un quarto ai buoni di godimento e tre quarti alle altre azioni, privilegiate ed ordinarie, proporzionalmente al loro rispettivo capitale.

Ferrovie Egiziane — *Nuove linee nell'Alto Egitto.* — La Commissione delle ferrovie ha raccomandato l'accettazione dell'offerta fatta dal signor Suares, rappresentante un sindacato di finanzieri tedeschi, per l'esecuzione dei lavori relativi allo sviluppo delle ferrovie sino all'Alto Egitto.

L'ammontare dell'impresa è di 525,000 lire turche.

Ferrovie Messicane. — *Statistica.* — Secondo un prospetto, pubblicato dal Ministero del « Fomento » v'hanno attualmente nel Messico: 4738 chilometri di ferrovie a largo binario; 3,046 a binario ridotto; 112 di tramvie o ferrovie urbane a largo binario e 122 di tramvie a binario ridotto. In totale v'hanno 7,784 chilometri di ferrovie e 234 di tramvie.

Notizie Diverse

Bibliografia. — Si è pubblicato il V fascicolo (31 ottobre 1889) degli *Annali della Società degli Ingegneri e degli Architetti italiani* contenente, oltre gli Atti della Società, le seguenti memorie tecnologiche e scientifiche:

Le tramvie in Italia, ing. I. Maganzini; Il viadotto di Paderno sull'Adda; Cenno sui pozzi tubolari forati nella provincia Cremonese per la ricerca di acque potabili, ing. Pietro Ghisotti; I tipi di case economiche adottate dalla Società pel risanamento di Napoli, ing. P. Quaglia; La riforma delle Tariffe viaggiatori sulle ferrovie ungheresi dello Stato, ing. I. Maganzini; Condizioni edilizie e demografiche della città di Roma; Tariffe di competenze, Indice; Rivista scientifica e bibliografica; *Les usines Ansaldo des frères Bombrini*, Memoria dell'avv. G. Carlo Daneo; Effetti idraulici degli incanalamenti dei fiumi naturali, per l'ing. cav. B. Santini; Trattato analitico dei prezzi per l'arte dello scalpellino, per Cesare Pizzicaria; Progetto di acquedotti per le tre Puglie per l'ing. Giorgio De Vincentis; Ferrovia dei Pirenei centrali; Strada ferrata dello Spluga; Concorso al premio Molon; Tariffe per i passeggeri nei diversi Stati di Europa; Il viadotto del Viaur; Concorso per il progetto del Palazzo del Parlamento; Periodici tecnici.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica — L. 93,000 * per risanamento della massicciata su alcuni tronchi della linea Ferrara-Argenta;

L. 25,500 per nuova proposta d'impianto d'un rifornitore nella stazione di Usmate-Carate, lungo la linea Ponte San Pietro-Seregno;

L. 20,225.30 per impianto di quattro binari provvisori in servizio delle nuove banchine nella stazione marittima di Venezia, escluso l'importo del materiale metallico di armamento;

L. 9700 per lavori di consolidamento della sponda sinistra del torrente Parma sopra corrente al ponte in ferro al chilom. 15.355.59 della linea Parma-Brescia-Iseo;

L. 9240 per completamento della massicciata sul tronco di ferrovia da Colorno al Po, nella linea Parma-Brescia-Iseo;

L. 7810 per sistemazione del piazzale della stazione di Roma-Porta Maggiore, della linea Roma-Solmona:

L. 5200 per riparazione dei danni cagionati al chilom. 31 della linea Bologna-Padova, dalla rotta del Reno;

L. 3830 per sistemazione dei segnali a disco girevole nelle stazioni del tronco da Pescara a Popoli, nella linea Castellamare Adriatico-Pescara-Aquila-Rieti-Terni;

L. 3010 per sistemazione dei segnali a distanza nelle stazioni della linea Pescara a Giulianova;

L. 2050 per impianto di un passaggio a livello di m. 3 al chilometro 0.615.22, in sostituzione di quello al chilom. 0.451.75 della linea Sondrio-Colico-Chiavenna;

L. 1860 per sistemazione dei segnali a disco girevole nelle stazioni della linea Giulianova-Teramo;

L. 1720 per l'impianto di dischetti di intercomunicazione in stazione di Lecco;

L. 1060 per la costruzione di un ponticello al chilom. 10.010 da Foggia della linea Cervaro-Candela;

L. 901 per apparecchi elettrici di controllo al disco della stazione di Ferrara verso Suzzara.

Rete Mediterranea. — L. 18,115,500 * fabbisogno del materiale rotabile pel biennio 1° luglio 1890 al 30 giugno 1892;

L. 117,000 per lavori di ristauro e consolidamento della Galleria Priata;

L. 5400 per maggior spesa della costruzione di officina per gaz ricco per l'illuminazione dei treni a Milano Centrale;

L. 2830 per rialzo muretti costituenti le fosse murate ed i paraghiaia fra le progressive 149 e 154 della linea Genova-confine francese;

L. 1680 per ricarico della massicciata lungo la linea Genova-confine francese, e precisamente fra le progressive 149 e 154;

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 877,959.68 per raddoppio del binario lungo il tronco Castelrosso-Livorno Vercellese della linea Milano-Torino;

L. 4590 per riparazione dei danni lungo la linea Taranto-Reggio fra i km. 135 e 136 e 245 e 246;

L. 123 per sistemazione degli imbocchi della Galleria Chiesa e Cimitero, fra Albissola e Savona.

Rete Sicula. — Progetto di massima per la costruzione di un binario di diramazione dalla stazione al porto di Siracusa pell'importo di L. 2,530,000 (V. *Notizie Ferroviarie Italiane*).

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Caserta (31 gennaio, ore 10 ant.). — Costruzione del tronco Sora-Balsorano della ferrovia Avezzano-Roccasecca. Importo L. 5,624,000. Cauzione provvisoria L. 187,500; definitiva L. 331,200 (Vedi il N. 52 del 1889 per maggiori dettagli).

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Aggiudicazioni definitive.

Municipio di Termini Imerese. — L'appalto per la costruzione di porzione dell'edificio per uso dei bagni termali e di un albergo annesso, limitata alla parte rustica solamente, fu aggiudicato al signor Balsamo Agostino per L. 185,467.50 (V. N. 46).

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Piacenza (16 gennaio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alle urgenti riparazioni per assicurare e prolungare il muniente superiore in burghe formante la intestatura della difesa del Tinazzo, nonchè alla rimessa di un tratto del rivestimento inferiore in buzzoni danneggiato dalle ultime piene nel VI Comprensorio del Po, in Comune di Monticelli d'Ongina, della lunghezza di metri 422. Importo L. 109,974.

Cauz. provv. L. 5000. Cauz. def. il decimo. Lavori compiuti in 10) giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Padova (16 gennaio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al rialzo ed ingrosso del muraglione ed argine destro nell'abitato di Bovolenta sul canale di Pontelongo.

Importo L. 75,990.65. Lavori compiuti in giorni 150. Cauzione provvisoria L. 4000; cauz. def. il decimo dell'importo.

Comune di Manciano (16 gennaio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dell'edificio scolastico di questo paese. Importo lire 54,129.40.

Comune di Molfetta (16 gennaio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti a questo Spedale Civile. Importo L. 43,900. Cauzione lire 1000. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cosenza (17 gennaio, ore 10 ant. unico e def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 3° tronco della strada provinciale di 2ª serie, n. 9, dalla nazionale Silana per Longobucco a Rossano, compreso fra la Sella Pantano lungo e la Sella Sportari (metri 12,770.58). Importo ridotto L. 199,625.60 (V. N. 46 e 50).

Municipio di Castelnuovo d'Asti (17 gennaio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzioue della strada detta dell'Ochera, ecc. Importo L. 45,886.71. Fatali 31 gennaio.

Società An. Cooperativa per la costruzione di case in Genova (17 gennaio). — Appalto per la costruzione di un caseggiato sul lembo Nord di Via Minerva. Importo L. 180,009. Cauzione L. 5000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Belluno (17 gennaio, ore 12 merid., fatali). — Appalto per la costruzione di un ponte ad una sola luce di m. 41 con travata metallica sul torrente Maè. Importo ridotto L. 86,845 (V. N. 49).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Potenza (17 gennaio, ore 12 merid., fatali). — Appalto per la costruzione del 3º tronco inferiore della strada provinciale N. 55 da Rotonda per Viaggianello, ecc. Importo ridotto L. 411,674.61 (V. N. 48).

Municipio di Firenze (17 gennaio, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la nuova fognatura e ricostruzione di lastrico nella via San Gallo, ecc. Importo L. 52,259.38. Fatali 5 febbraio, ore 2 pom. Lavori compiuti in giorni 90. Cauzione L. 4000.

R. Prefettura di Catania (18 gennaio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada comunale obbligatoria che da Biancavilla conduce alla frazione Rovere Grosso. Importo L. 60,645.48. Cauzione provv. L. 2000; cauz. def. L. 5000.

Municipio di Firenze (20 gennaio, ore 2 pom., 1ª asta). Appalto dei lavori por la costruzione d'una fogna pel nuovo Manicomio. Importo L. 30,418.44. Cauzione L. 2000. Fatali 7 febbraio, ore 2 pom.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Laboratorio Pirotecnico — Bologna. — (14 gennaio, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di legnami diversi. Importo L. 3648.50. Cauzione L. 365. Consegna a giorni 40.

Direzione Costruzioni Navali — Spezia. — (21 gennaio, ore 12 meridiane, unica e definitiva). — **Trasformazione** di kg. 34,300 di ottone usato in tubi, limatura e trapanatura, da rifondere in kg. 22,866 di ottone nuovo in verghe, fogli e lastre. Importo L. 11,433. Cauzione L. 1150.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina: Tarizzo Lodovico, a Torino: Supporto fisso per grosso tornio, L. 6600:

Ditta Baffico e Comp., a Spezia: N. 510 granate di ghisa perforanti da 280 millimetri, L. 7817.70;

Simpson, Strickland e C., a Dartmouth: Lancia a vapore, lire sterline 250;

Armstrong, a Newcastle: Affusto speciale per cannoni da 120 A, L.st. 680;

Società Dinamite Nobel, a Avigliana: N. 50 cariche di fulmicotone per torpedini, L. 10,575;

Società Alti forni, a Terni: N. 58 scudi di acciaio per affusti da 152 millimetri, mod. 1887, L. 72,307.37;

Vincenzo Godono, a Napoli: N. 22 carretti in ferro per trasporto di affusti e cannoni, L. 6000;

Panhard et Levassor, a Parigi: Seghe a nastro e macchina per affilare, L. 18,900.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione di 1 serbatoio metallico a Salerno per la Compagnia Napoletana del Gaz in Napoli.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			10mbre 28	Gennaio 4
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 711.50	710
»	»	Mediterranee vecchie	» 583	579
»	»	Sicule vecchie	» 585	—
»	»	Sarde (preferenza)	» 265	265
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 370	370
»	»	Gottardo	» 885	860
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 542	543
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 294	295
»	»	Novara-Seregno	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 310.50	311
»	»	» 2ª emiss.	» 303	303.50
»	»	Centrale Toscana	» 525	—
»	»	Meridionali	» 311	311
»	»	Sarde, serie *A*	» 302.25	302.50
»	»	» serie *B*	» 305.25	305.50
»	»	» 1879	» 307.50	307.50
»	»	Pontebba	» 462.50	464
»	»	Nord-Milano	» 260.50	261
»	»	Meridionali Austriache	» 318	318
»	»	Gottardo 4 %	» 102.50	102.10

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

16 gennaio. — **Società An. di esportazione agricola Cirio.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 1 pom. presso la Camera di Commercio di Torino.

26 gennaio. — **Ferrovia Modena-Vignola.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 1 pom. nella sede sociale in Milano.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società An. per la Ferrovia d'Ivrea. — Le casse della Società di Credito Mobiliare italiano pagheranno la cedola N. 63 in L. 12.50.

Società An. dei Tramways Livornesi. — Contro presentazione della cedola N. 8 si pagherà il dividendo per l'esercizio 1888-89 in lire 15 alle azioni privilegiate.

Società An. dei Tramways e strade ferrate economiche Roma-Milano-Bologna, ecc. — Dal 1º corrente si paga la cedola N. 23 in L. 6.25.

Città di Rivoli. — Prestito Ferroviario — Azioni estratte 56 22 193 73 135 119 178 5 350 143 172 51 195 241 105 180 28 198 88 92 300 40 339 111.

La *Gazzetta Ufficiale del Regno* N. 307 del 28 dicembre u. s. pubblica le seguenti estrazioni:

Obbligazioni della Ferrovia di Cuneo (1ª e 2ª emissione)
» Canale Cavour
» pei lavori del Tevere.

Società An. Fabbrica di calce e cementi in Casale Monferrato. — A partire dal 2 gennaio 1890, contro presentazione della cedola n. 10, è pagato il 1º dividendo sugli utili dell'esercizio 1889 in lire cinque per Azione.

Credito Torinese. — 2 gennaio, contro consegna del vaglia N. 15, verrà pagata per ogni azione sociale la somma di L. 6.25 in acconto dividendo (interessi) sull'esercizio 1889.

Cartiera Italiana. — Dal 3 gennaio 1890, pagasi il primo acconto dividendo dell'esercizio 1889, contro presentazione della cedola n. 29, in L. 10 per Azione.

Manifattura di lane in Borgosesia. — Col 3 gennaio 1890, pagasi un primo riparto utili di L. 15 per Azione sul dividendo dell'esercizio 1889, e ciò dietro presentazione del tagliando n. 33.

Lanificio e Canapificio nazionale in Milano. — Sarà pagata a presentazione la cedola N. 24 in lire 3.75.

Il *Foglio periodico della R. Prefettura di Torino* N. 125 del 27 dicembre pubblica l'estrazione delle obbligazioni per la *condotta di acque potabili in Torino.*

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

17ª Decade — Dall'11 al 20 Dicembre 1889

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1889	95.094 37	1.126 28	7.568 90	82.838 70	804 09	187.432 34	609 00	307 77
1888	86.061 61	1.631 71	8.462 01	117.554 74	1.875 19	215.585 26	609 00	354 00
Differenza nel **1889**	+ 9.032 76	— 505 43	— 893 11	— 34.716 04	— 1.071 10	— 28.152 92	»	— 46 23
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 DICEMBRE 1889				
1888-89	1.832.317 59	39.104 85	259.140 41	1.816.786 59	28.769 89	3.976.119 33	609 00	6.528 93
1887-88	1.715.285 41	31.647 57	182.368 74	1.830.414 01	30.774 98	3.790.490 71	609 00	6.224 12
Differenza nel **1889**	+ 117.032 18	+ 7.457 28	+ 76.771 67	— 13.627 42	— 2.005 09	+ 185.628 62	»	+ 304 81
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1889	10.510 18	80 65	1.470 21	3.651 30	38 75	15.751 09	111	141 90
1888	4.316 17	54 49	220 70	1.698 37	41 77	6.331 50	64	98 93
Differenza nel **1889**	+ 6.194 01	+ 26 16	+ 1.249 51	+ 1.952 93	— 3 02	+ 9.419 59	+ 47	+ 42 97
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 DICEMBRE 1889.				
1888-89	208.094 40	1.620 46	15.091 49	50.854 86	297 31	275.958 52	111	2.486 11
1887-88	78.550 49	928 25	4.837 18	21.032 86	775 46	106.124 24	64	1.658 19
Differenza nel **1889**	+ 129.543 91	+ 692 21	+ 10.254 31	+ 29.822 00	— 478 15	+ 169.834 28	+ 47	+ 827 92

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Dicembre* 1889.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Nettuno-Ciampino	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 53	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	3,714.70	12,971.60	1,041.50	4,290.40	819.05	2,637.40	2,568.90	4,667.35	4,967.75	1,950.15	4,577.40	2,571.70
Bagagli e Cani	85.95	206.70	26.30	58.65	6.45	72.25	4.50	41.25	101.90	19.55	38.55	18.50
Merci a G. V. ed Accelerata . .	892.00	3,205.75	108.55	337.40	143.20	1,064.05	92.10	230.00	598.80	376.50	411.95	214.25
Merci a P. V.	5,079.55	5,221.40	722.05	2,516.65	2,484.50	1,475.25	79.65	2,358.90	1,647.05	366.05	2,301.95	1,242.95
Totali . . .	9,772.20	21,605.45	1,898.40	7,203.10	3,453.20	5,248.95	2,745.15	7,297.50	7,315.50	2,712.25	7,329.85	4,047.40

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI OTTOBRE 1889.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9
Grande Velocità.	13,401.85	30,044.65	16,585.90	29,890.80	3,503.25	2,166.00	828.90
Piccola Velocità	651.40	10,319.54	11,524.85	28,041.06	251.60	58.55	195.85
Totali	14,053.25	40,364.19	28,110.75	57,931 86	3,754.85	2,224.55	1,024.75

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

Società Anonima — Sede in Bergamo

Capitale sociale versato L. 3,000,000

OFFICINE IN BERGAMO, SCANZO, VILLA DI SERIO, ALZANO MAGGIORE, NESE, PRADALUNGA, COMENDUNO, ZOGNO, PALAZZOLO SULL'OGLIO, VITTORIO, OZZANO PRESSO CASAL MONFERRATO, NARNI, MONTECELIO.

Premiata con Medaglia d'Oro dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ed alle principali Esposizioni nazionali ed estere

Collezione completa di cementi idraulici a rapida ed a lenta presa; di cementi Portland, di calce idraulica e dolce in polvere ed in zolle; di pietre artificiali per costruzione pavimenti, condotte d'acqua e decorazioni.

Prezzi e Condizioni di tutta convenienza

Produzione annua oltre UN MILIONE di quintali — Forza motrice MILLE cavalli vapore

La Società garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la marca di fabbrica sopraesposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

La Società stessa è la sola che possa attualmente assumere e garantire impegni di forniture in vasta scala della rinomata *Calce eminentemente idraulica di Palazzolo.*

MANIFATTURA DI PRODOTTI DI GOMMA ED AMIANTO
Tessitura di Correggie di Cotone e di Tubi e Correggie di Canapa

BENDER & MARTINY

6, via Maria Vittoria - **TORINO** - via Maria Vittoria, 6

Proprietari di cave d'amianto nelle regioni più rinomate d'Italia

STABILIMENTO A NOLE CANAVESE

MEDAGLIA D'ORO
Esposizioni di: Milano 1881, Torino 1884, Anversa 1885, Bruxelles e Londra 1888

AMIANTO

Cartoni per giunti a vapore, Carta, Filo, Treccie pei premistoppa
Tela per filtri, Mastice calorifugo, Vernice, ecc.
Guernizioni in Tela d'Amianto e Gomma combinati
le migliori per macchine ad alta pressione, a doppia e tripla espansione

GOMMA

Foglie per giunti ad acqua, Valvole, Tubi, Cinghie per trasmissioni
Grembiali e Correggie-guida per cartiere, Cuscinetti, Manchons
e qualunque altro genere su misura o disegno

CONFEZIONE SPECIALE DI VESTIMENTA IMPERMEABILE

Correggie di Cotone per trasmissioni, Correggie di Canapa per elevatori
FABBRICAZIONE MECCANICA DI TUBI E SECCHIE DI CANAPA
Fabbricazione speciale di Corde lubrificanti pei premistoppa
GRANDE DEPOSITO DI ARTICOLI PER LE INDUSTRIE
Cinghie di cuoio inglesi, Correggiuoli, Cacciatacchetti, Bolloni, Agraffe, Oliatori
Tubi di vetro per livelli d'acqua, Manometri, ecc.

Esclusivi Concessionari per l'Italia dell'Olio Minerale Russo

VALVONAPHTE

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO
(Anonima in Savigliano — Capitale versato L. 1.000.000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE
PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA
Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO
DIPLOMA D'ONORE ALL'ESPOSIZIONE DI TORINO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — *Capit. vers. L. it.* 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

10 Ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lauk, ecc.*, a Muro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . . *metri* 591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro 273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev. 24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron. 46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese 390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio . 103
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova . 108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . . 789
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia . 428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli . 13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè 26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino 265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino . 218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino 52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var. 22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . . 114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti 136
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . . 185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia 185
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma 822
Ponte sul *Marmotaio*, ferr. Roma-Livorno 46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova 7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze 515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera 24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano 501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare 22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . . 54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli 95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila 517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti . 437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . . 111
45 » sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr. Eboli-Picerno 1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio 239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza 97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci 83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano 364
12 ponti e pontic., ferr. Grassano-Trivigno 255
4 ponti, ferrovia Lago-Como . . . 35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio 413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id. 28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza 35
181 id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli 740
11 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone 264
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . . 592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . . 182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz. 57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverato-Assi . 978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio 1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza 601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti 105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco . . . 252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto 21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara 313
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti 12
21 ponti e pontic. per la diram Vallelunga 162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania 17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina 179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac. 51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . . 17
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata 31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . . 89
98 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani 727
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . . 31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna) 151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco . 265
8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia 46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta . 28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia . 226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica . 23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata . 82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni . 32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso 93
39 id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov. 321
14 id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano 83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi 88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . . 434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno-Bribano 219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia 111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . . 181
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . . . 12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia 106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia 43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli 408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia 463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . . 35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid 12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement. 165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari 72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano 86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata 180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . . 58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio 14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano 21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule 12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It. 9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . . 379
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea 118
Cavalcavia in Trastevere ferr. » 17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. » 12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) 833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano 298
2 Id. per la provincia di Girgenti . . 26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia . 36
4 ponti sul *Gallico, Scacciotti, Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria . 210
14 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scarfa, Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari 313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . . 84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino . 103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . . 53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo . —
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento 19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno 21
Id sul *Testene*, in provincia » 44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria 17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza 24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno 20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . . . 78
2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . . 71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara 27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova 8
3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma . . . 51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*, in provincia di Belluno . . 60
2 ponti sul *Cordevole* . . —
10 Id. sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto, Mesima, Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro 916
12 ponti per la provincia di Messina . . 372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila 23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova 14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa 32
Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto 72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna 60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso 14
Id. sulla *Frana*, in provincia » 26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta . 22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara 149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio . 50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro 36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania . 137
14 ponti sul *Savoca, Forza d' Agro, San Pietro, Fondachello* ecc , prov. di Messina 761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova 190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano . 15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma 28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno . 74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . . 15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto . 40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti 102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno 60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia 210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta 22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza 41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro 32
12 ponti per la provincia di Mantova . . 606
Ponte sul *Porcíume*, provincia di Catanzaro 64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano . 30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese 86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata . 106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze 212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano 23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa . 107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza 114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma 100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma . 103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma 163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna . 40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona 313
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano 25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni 16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza . 60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio . 30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno 65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello 27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo 70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo . 14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco 20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale 23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino . 52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto . 40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo 19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania 15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino 44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa 145
8 Id. sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta, Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici 495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra 11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini 75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi 12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba . 72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. . 27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier 19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari . 43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C. 65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara . 11
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici 22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti 2
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . 32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio 48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi .	1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . .	16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . .	15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani .	43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione	16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. .	13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia	200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali	40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici	279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina	65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi	8
2 ponti a Civitanova, impresa [illegible] .	26
Ponte a Reggio Emilia, impresa [illegible]	47
Id sul *Tevere*, impresa [illegible] . .	186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo	43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . .	34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi	17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin	46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino	75
Ponticello ad Alassio, impresa [illegible] .	14
Id. presso Terni, impresa [illegible]	60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte). impresa De Lorenzi . .	138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . .	128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello	37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi	138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini	204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi	104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi	27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag	129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti	90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo	77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa	33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli	21
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella	50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet	48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello	100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella	15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi	122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli	44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi .	120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca .	42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres .	20
Id. id. per l' Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma	20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi	127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina	35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi	53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno	110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . .	35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl.	27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . .	11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai	31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zachokke e Terrier	163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici	103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin	73
2 ponti sul *Sabuto*, impresa Lanari .	130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . .	116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. .	28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici	136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini	15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C.	15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis	97
Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari .	36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.*	14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra .	534
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti	202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland	990
Serra metallica, R. Parco di Caserta .	142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana	1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario	615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I.	2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id.	5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde	1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli	521
Id. in Avellino, provincia id.	102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina. Ferr. Cal. Sicule	2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . .	700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali	3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali	4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini	223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma	1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno	8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Bolluni e C.	2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa	218
Id. per la stazione di Falconara. ferrovie Meridionali	224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali	142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa	142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma	1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi	65
4 pensiline e lanternini diversi . .	736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . .	560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani	9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . .	300
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale	600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli	896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . .	1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech	8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona	32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali	432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani	3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . .	153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli	5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . .	2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia	118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde	1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali .	275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello	187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia .	314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid.	620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo	240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . .	620
Id. per villa sig. Gruber	54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi	384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . .	498
4 id. per l'officina a gas di Roma . .	83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . .	56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas	655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . .	—
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . .	706
Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . .	131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc.	850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Cunaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina	14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . .	113456
Fondazioni con pali a vite tonnell.	124398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m.l.	240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare	2070,15
Per la stazione di Cagliari . . .	880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*

Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*

Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*

Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.

50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

FERROVIA DEL GOTTARDO

AVVISO DI CONCORSO

PER LA

somministrazione di traversine ferroviarie di quercia.

È aperto il concorso per la somministrazione di 7000 pezzi di traversine ferroviarie di quercia (rovere), di cui 3500 pezzi dovranno consegnarsi in aprile e gli altri 3500 in giugno 1890.

Si accetteranno le traversine, siano esse chianizzate (impregnate) o meno.

Le condizioni, a cui è subordinata la somministrazione di cui si tratta, sono esposte in un modulo di convenzione che sta a disposizione presso l'Ingegnere in capo della Ferrovia del Gottardo, o che, a richiesta, può essere trasmesso per posta ai rispettivi aspiranti.

Gli aspiranti devono riempire il modulo di cui si tratta ed inoltrarlo alla infrascritta Direzione prima del 15 gennaio 1890.

Lucerna, 20 dicembre 1889. **LA DIREZIONE.**

LA PERSEVERANZA

GIORNALE DI MILANO

1890 — ANNO XXXII

La **PERSEVERANZA**, oltre la parte grandissima che assegna alle questioni politiche parlamentari, economiche ed amministrative, pubblica regolarmente: Romanzi, Corrieri dalle principali città europee, Conversazioni scientifiche, Rassegne artistiche, drammatiche, musicali; Articoli di critica letteraria, Varietà, ecc., ecc. — Dispone di servizio telegrafico particolare in Italia ed all'estero.

La sua **Parte Commerciale** ha le seguenti rubriche: **Borse, Sete, Cotoni, Cereali, Coloniali, Vini, Olii, Spiriti, Petrolii, Carboni, Metalli, Bestiame, Fallimenti** e **Diversi**, cioè: Formaggi, Burro, Uva, Castagne, Bollettino della Società Agraria Lombarda, ecc.

Riceve **in giornata** i **Listini Telegrafici di Chiusura** dei Mercati e delle Borse più importanti d'Italia e dell'estero.

Il giornale si stampa di notte e viene spedito sempre con tutti i primi treni che partono da Milano.

Prezzi di Abbonamento:

PER MILANO *e per tutto il Regno*:	PER GLI STATI *dell'Unione Postale*:
Anno Lire **34** — Semestre Lire **17**	Anno Lire **54** — Semestre Lire **27**
Trimestre Lire **9** — Un Mese Lire **3.50**	Trimestre Lire **14** — Un Mese Lire **5**

Gli abbonamenti decorrono dal 1° e 16 d'ogni mese.

Un Numero separato centesimi **10** in tutto il Regno.

Pubblicazione della Tipografia della PERSEVERANZA:

RACCOLTA DELLE LEGGI, REGOLAMENTI E DECRETI

EDIZIONE LA PIÙ ECONOMICA CHE SI CONOSCA

Di questa Raccolta si sono già pubblicati 30 volumi in formato di ottavo, i quali comprendono le Leggi, i Decreti ed i Regolamenti emanati dall'anno 1859 a tutto il 1888. — L'ultimo pubblicato, il XXX, consta di pag. 1160. La Raccolta continua con un volume ogni anno, e nell'Aprile prossimo sarà ultimato il XXXI (Anno 1889).

Prezzo d'ogni volume L. 6, e franco di posta in tutto il Regno L. 6.50.

Prezzo d'abbonamento cumulativo al giornale **La Perseveranza** ed alla **Raccolta delle Leggi**, ecc. L. **37** annue

con diritto all'Abbonato di poter acquistare tutti i volumi arretrati al prezzo di sole L. **3** in luogo di L. **6.**

Inviare lettere e vaglia ***direttamente*** all'Amministrazione del Giornale in Milano.

Gratis: Fogli di saggio del Giornale e della Raccolta delle Leggi.

PASTORI E SESTI

FABBRICA DI LIME E RASPE

ACCIAI E FERRI

TORINO — *13, Via Finanze, 13* — TORINO

Anno XVI **L'ECONOMISTA** Anno XVI

GAZZETTA SETTIMANALE

di scienza economica, finanza, commercio, banche, ferrovie, interessi privati, ecc.

FIRENZE

Via Cavour, N. 1, palazzo Riccardi

Prezzi d'Abbonamento:

Anno L. **20** - Sem. L. **10** - Trim. L. **5**

Per l'estero: Anno L. **25** - Sem. L. **13**

Sommario del Numero 817

(*29 dicembre 1889*):

(A. J. De Johannis). All'on. Senatore Alessandro Rossi, lettera aperta. — Il riordinamento delle casse pensioni ferroviarie. — Il debito pubblico nei documenti ufficiali. — Rivista di cose ferroviarie (*La rete Mediterranea nel 1888-89 — Il progetto svizzero sul riposo degli agenti ferroviari — Bibliografia: un'enciclopedia ferroviaria*). — Rivista bibliografica. — Rivista economica (*L'on. Plebano e i possedimenti italiani in Africa — L'avvenire di Massaua — La colonizzazione agricola — Il commercio coll'Italia — Massaua e il Soudan*). L'agricoltura nella Svizzera. — La marina mercantile inglese nel 1888. — Catalogo degli importatori ed esportatori italiani. — La situazione del Tesoro al 30 novembre 1889. — Cronaca delle Camere di commercio — Mercato monetario e banche di emissione — Rivista delle Borse — Notizie commerciali — Avvisi. — Indice alfabetico ed analitico del volume.

MACCHINA A VAPORE

semifissa (sistema Schulzer Maschinen), della forza di 12 cavalli effettivi, con caldaia orizzontale, in buonissima condizione.

Per trattative d'acquisto dirigersi all'Ufficio del **Monitore delle Strade Ferrate.**

Per telegrammi:
Anonima Calce Cementi
Casalmonferrato

Per lettere:
Società Anonima
Fabbrica Calce e Cementi
Casale Monferrato

SOCIETÀ ANONIMA

FABBRICA DI CALCE E CEMENTI

DI

CASALE MONFERRATO

Sede in CASALE MONFERRATO — Capitale Sociale L. 3,000,000 - Versato L. 2,000,000

Medaglie d'Oro Esposizioni
Milano, 1881 — Torino, 1884

Medaglia d'Oro di Prima Classe
Ministero Agr., Ind. e Comm. 1887

Stabilimenti raccordati alle stazioni ferroviarie di Casale, S. Giorgio ed Ozzano

PRODUZIONE ANNUA: Q.li **600,000**

CEMENTI IDRAULICI PORTLAND A LENTA PRESA — CEMENTI A PRONTA PRESA
CALCE EMINENTEMENTE IDRAULICA IN ZOLLE E MACINATA

Si assume qualunque fornitura — *Prezzi da non temere concorrenza*

Si spedisce franco il Catalogo dei prezzi correnti, dietro richiesta alla **Direzione della Società Anonima Fabbrica Calce e Cementi - Casale Monferrato**, la quale risponderà a tutte le domande che le saranno dirette e darà gli schiarimenti e le norme per qualsiasi applicazione dei suoi prodotti.

La Società annovera fra i suoi migliori clienti le più importanti Ditte che hanno cantieri per la lavorazione di oggetti in cemento e che per l'addietro si servivano di cementi esteri.

AUG. COURTIAL

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (CAVALCAVIA, VIA NIZZA) — **TORINO**

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE
PONTI E TETTOIE IN FERRO
MATERIALE FISSO PER ARMAMENTO FERROVIE E TRAMWIE
ATTREZZI ED UTENSILI PER IMPRESE
SCAMBI E CROCIAMENTI D'OGNI SISTEMA
GRU FISSE E SCORREVOLI
RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI, ECC.
TUBI DI GHISA E DI FERRO D'OGNI DIAMETRO
ED IMPIANTO DI CONDOTTE D'ACQUA E DI GAZ
LAVORO GARANTITO

Premiato all'Esposizione di Torino 1884.

Gran Premio Parigi 1878

ACCIAIERIE DI UNIEUX, FRANCIA

Fuori concorso Parigi 1889

JACOB HOLTZER & C.

Acciaio « Wolfram » adoperato senza temperarlo.
Acciaio al Cromo, il più duro conosciuto.
Acciai fusi per utensili di meccanici, lime, coltelleria, ecc.
Acciai raffinati, da saldare, per ferri da taglio, ecc.
Acciai per scalpelli, utensili da miniere, imprese, perforamenti, ecc.
Pezzi d'acciaio sia di forgia che di getto. — Martelli per calderai, ecc.
Nota Bene. - GLI ACCIAI FUSI SON FATTI TUTTI AL CROGIUOLO.

Indirizzo per le lettere: **Jacob Holtzer & C.**, rue du Plat, 7, **Lione.**

SOCIETÀ ANONIMA METALLURGICA

TARDY E BENECH

SAVONA

Capitale Sociale Versato L. 7.000.000

FABBRICAZIONE DI FERRO
FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIAIERIA

Ferro in Barre e per costruzione. — Ferro a I (*Poutrelles*). Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione. — Ponti e tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, Tramvie e Mine, Vagoni e rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Depositi: TORINO-SAVONA

Rappresentanze in tutte le principali città d'Italia

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. | Sabato, 11 Gennaio 1890. | NUM. 2.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

FERROVIA FUNICOLARE DI MONDOVÌ

(Applicazione del sistema Abt a dentiera)

Nei giorni 17 e 18 dicembre 1889, ebbe luogo la visita di collaudo (1) alla funicolare di Mondovì per parte del R. Ispettorato Governativo, rappresentato dai signori cav. ing. Crosa, cav. ing. Barone ed ing. Sizia.

La funicolare fra Mondovì-Breo e Piazza venne ora ricostrutta a contrappeso d'acqua, dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per conto della Società Monregalese per opere pubbliche, applicandovi la dentiera per freni sistema Abt.

Nelle prove del taglio della corda, colla vettura carica al massimo, e in moto, il freno automatico riuscì ad arrestarla in uno spazio brevissimo, con piena soddisfazione della Commissione di collaudo.

Dopo l'ispezione fatta su tutta la linea la Commissione lodò il nuovo impianto ed accordò l'apertura dell'esercizio.

La linea è ad un sol binario a scartamento normale, con uno scambio sulla metà per l'incrocio delle vetture.

La scambio è costrutto sopra un tratto in curva, il cui raggio medio è di metri 140.

L'armamento è formato da rotaie Vignole, di 21 chg. al metro lineare, e da una dentiera Abt sull'asse, fissate su traverse in legno.

La lunghezza della linea è di circa 550 metri, superante una differenza di livello di 138 m.

Le differenze di livelletta si succedono gradualmente passando da un massimo di 35 0|0, vicino alla stazione superiore, ad un minimo di 23 0|0 di pendenza sulla tratta di mezzo, mentre la porzione inferiore presenta una pendenza del 30 0|0.

Le vetture sono costrutte in legno e possono contenere da 45 a 50 viaggiatori. La parte inferiore, ossia telaio, è costrutta completamente in ferro, munita di un serbatoio d'acqua della capacità di 5 metri cubi, con 2 freni a nastro, di cui uno automatico, pel caso, in verità ben poco probabile, di rottura della fune, ed uno a mano per regolare la velocità di corsa.

(1) Vedi le « Informazioni » del n. 51, del 21 dicembre 1889.

Per far una corsa s'impiegano da 6 a 7 minuti al più, per cui, in caso di necessità si potrebbero fare otto corse all'ora.

La Società Monregalese approfittando della necessità di ricostruire la linea, non solo ha corretto i cambiamenti di livelletta, che ora sono praticamente insensibili, ma non ha esitato a sobbarcarsi alla spesa di rifare le due stazioni; per cui ora le vetture giungono quasi a livello colle strade adiacenti tanto in Piazza, quanto a Breo, evitando così ai viaggiatori l'inconveniente di salire per incomode scale.

A nostro parere, la funicolare di Mondovì come fu trasformata potrà servire di modello.

PRODOTTI DELLE FERROVIE

Agosto 1889.

Dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate abbiamo ricevuto il ***Prospetto dei prodotti lordi approssimativi*** del mese di agosto 1889, in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1888.

Noi, come abbiamo sempre fatto in passato, ne riassumeremo i dati principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di agosto 1889 ascese a L. 22,477,857, mentre nell'agosto 1888 fu di L. 21,945,547 e perciò presenta un aumento di L. 532,310.

A formare i sopracitati totali concorsero:

		1889		**1888**
Viaggiatori	L.	10,522,539	L.	9,700,653
Bagagli	»	383,996	»	358,183
Merci a Grande Velocità .	»	1,312,311	»	1,347,698
» a Piccola Velocità acceler.	»	680,224	»	676,690
» a Piccola Velocità .	»	9,486,083	»	9,769,837
Prodotti fuori traffico .	»	92,704	»	92,486
Totali come sopra	L.	22,477,857	L.	21,945,547

Questi prodotti vanno ripartiti fra le seguenti:

		1889		1888
Rete Mediterranea . . .	L.	11,067,168	L.	10,285,818
» Adriatica	»	9,329,269	»	9,846,738
» Sicula	»	736,379	»	648,823
Ferrovie dello Stato . .	»	99,000	»	92,319
» Sarde { Compagnia Reale	»	138,347	»	142,088
» Sarde { Ferrovie Second.	»	45,552	»	18,889
» Diverse	»	1.062,142	»	910,872
Totali come sopra	**L.**	**22,477,857**	**L.**	**21,945,547**

La differenza di prodotto verificatasi tra l'agosto 1889 e l'agosto 1888 si divide fra:

Rete Mediterranea	L.	+ 781,350	
» Adriatica	»		— 517,469
» Sicula	»	+ 87,556	
Ferrovie dello Stato	»	+ 6,681	
» Sarde { Compagnia Reale	»		— 3,741
» Sarde { Ferrovie Second.	»	+ 26,663	
» Diverse	»	+ 151,270	
Totale	L.	+ 532,310	

Ora al detto prodotto generale del mese di agosto in	L.	22,477,857
aggiungendo quello dei mesi precedenti in	»	21,063,163
il prodotto generale dal 1° luglio 1889 al 31 agosto 1889 risulta di	»	43,541,020
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di	»	42,377,102
per cui si ha l'aumento di	»	1,163,918

Questo aumento è così ripartito:

Rete Mediterranea	L.	+ 1.331,601	
» Adriatica	»		— 570,136
» Sicula	»		— 97,620
Ferrovie dello Stato	»	+ 11,237	
» Sarde { Compagnia Reale	»		— 5,872
» Sarde { SS. FF. Second.	»	+ 50,642	
» Diverse	»	+ 248,826	
Totale come sopra	L.	+ 1,163,918	

La lunghezza media delle linee dal 1° luglio 1889 al 31 agosto 1889 fu di chilometri 12,939, mentre nel corrispondente periodo 1888-89 era di chilometri 12,137.

Il prodotto chilometrico per le singole Reti viene dimostrato dal seguente prospetto:

	Mese di agosto	Dal 1° luglio al 31 agosto
Rete Mediterranea	L. 2,332	4,532
» Adriatica	» 1,806	3,518
» Sicula	» 1,051	1,908
Ferrovie dello Stato	» 707	1,346
» Sarde { Compagnia Reale	» 336	686
» Sarde { Ferrovie Second.	» 146	281
» Diverse	» 715	1,346

Quindi la media fu: di lire 1,735 pel detto mese, con una diminuzione di lire 59, e di lire 3,365 dal 1° luglio 1889 al 31 agosto 1889 con una diminuzione di lire 126 in confronto col periodo precedente 1888-89.

Specchio dimostrativo
della lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio dal 1° luglio 1889 al 31 agosto 1889.

Indicazione delle linee di cui fanno parte	Indicazione dei tronchi o linee aperte	Data dell'apertura		Lunghezza Chilom.
Verona-Caprino	Verona-Caprino	agosto	4	34
Totale km. nel mese di agosto				34
Totale km. dal 1° al 31 luglio 1889				27
Totale km. dal 1° luglio 1889 al 31 agosto 1889				61

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'esercizio 1888-89.

(Continuazione — Vedi numero 1).

La spesa di personale portata in contabilità nel presente esercizio (esclusa ben inteso quella delle officine che è compresa nelle spese di riparazione del materiale) ammonta a	L.	3,541,683.21
che, messa in confronto con quella del precedente esercizio che fu accertata in	»	3,648,882.88
dà una differenza in meno di	L.	107,199.67

della quale non vi sfuggirà la non lieve importanza, tanto più ove si consideri che nello scorso febbraio furono accordati degli aumenti di stipendio e delle promozioni per 45,000 lire annue.

Questo risultato è certo assai confortante e meglio di qualsiasi altra statistica dimostra che le riforme, da noi studiate ed intraprese di accordo con la nostra Direzione generale, hanno sortito l'esito desiderato e ci condurranno gradatamente a raggiungere il nostro intento finale, di avere cioè un personale scelto ed in numero non eccedente quello necessario per il regolare esercizio della rete ed il buon andamento dell'Amministrazione.

E dell'avvenire di questo personale noi ci siamo vivamente interessati contribuendo con tutti i mezzi per condurre a fine i nuovi statuti della Cassa pensioni e Cassa soccorso, coi quali meglio si assicurano le sorti degli impiegati e delle loro famiglie.

Egli è vero che la Società con questi nuovi statuti si è gravata di nuovi oneri; ma si ritiene che le relative somme sieno bene spese, trattandosi di giovare ad un personale che per molti titoli merita la vostra considerazione.

2. — Commissioni di consegna.

Nel dicembre dello scorso anno la Commissione per la valutazione e consegna degli approvvigionamenti presentò il lavoro suppletivo accennatovi nella precedente relazione e che riguardava le provviste che si trovavano presso gli uffici, le stazioni, ecc. alla mezzanotte del 30 giugno 1885.

Risultò che tali provviste, di cui abbiamo preso debito in questo esercizio, ammontarono a	L.	86,898.49
che unite alla somma precedentemente accertata in	»	2,076,577.25
dànno un totale di	L.	2,163,475.74

Riepilogando ora i risultati attuali delle due Commissioni di consegna, abbiamo:

a) Approvvigionamenti	L.	2,163,475.74
b) Materiale rotabile e d'esercizio	»	11,321,163.33
Totale	L.	13,484,639.07

e perciò una differenza di L. 1,515,360.93 sulla somma di L. 15,000,000 da noi versata al Governo; differenza che, come è risaputo, rimarrà nelle casse dello Stato fino allo spirare del contratto.

3. — Esercizio della rete.

1. — Prodotti.

La lunghezza delle linee in esercizio, che al 30 giugno del 1888 ascendeva a chilom. 673, al 30 giugno del 1889 aumentò a chilom. 706 per effetto dell'apertura all'esercizio del tronco Messina-San Filippo, della lunghezza di chilom. 30, appartenente alla linea complementare Messina-Termini, e dei due tronchi di linea della lunghezza complessiva di chilom. 3, che dalla stazione di Licata si diramano pel molo e pel porto omonimi.

Siccome però l'apertura di questi due tratti di linea avvenne il 26 novembre 1888 e quella del tronco Messina-San Filippo il 20 giugno del 1889, così la lunghezza media della rete in esercizio dal 1° luglio 1888 al 30 giugno 1889 risulta di chilom. 675.686 ed integrato in chilom. 676, e cioè chilom. 609 per la rete principale e chilom. 67 per le linee complementari (vedasi il prospetto n. 1).

Durante l'esercizio 1888-89 il prodotto lordo, depurato dalle tasse erariali e di bollo ammontò:

per la rete princ.	a L. 6,931,664.72	cioè L.	11,382 04	per chil.
per le linee compl.	» 211,821.78	» »	3,161.51	»
e complessivam.	a L. 7,143,486.50	cioè L.	10,567.28	per chil.

Confrontando i suddetti prodotti con quelli dello scorso esercizio, tanto travagliato dal colera, si ottiene per la rete principale una diminuzione di L. 29,562.74, corrispondente a L. 48.54 per chil., e per le linee complementari un aumento di L. 15,942.33, uguale a L. 237.94 per chilometro, e per la intera rete una diminuzione di L. 13,620.41 corrispondente a L. 20.14 per chilometro. Questo vi dimostra quanto sia stata grave la crisi economica che ha afflitto il paese.

Ripartendo quindi i prodotti della intera rete alle diverse

categorie dei trasporti, in confronto a quelli dell'anno precedente si ottengono i risultati come dai seguenti due prospetti:

RIPARTIZIONE DEI PRODOTTI DELLA RETE PRINCIPALE.

Categorie dei trasporti	Prodotto		Differenza	
	Esercizio 1888-89	Esercizio 1887-88	in più	in meno
Viaggiatori . . . . . L.	3,088,286.55	2,996,553.68	41,732.87	—
Bagagli e cani . . . »	62,820.41	61,129.23	1,691.18	—
Merci a G. V. . . . »	315,458.87	330,134.81	—	14,675.44
Merci a P. V. accelerata »	240,542.01	267,578.88	—	27,036.87
Merci a P. V. ordinaria. »	3,249,321.11	3,271,656.91	—	22,335.80
Prodotti indiretti . . »	25,245.77	34,174.45	—	8,938.68
Totali . . . L.	6,931,664.72	6,961,227.46	43,424.05	72,986.79

Diminuzione sull'esercizio precedente L. 29,562.74.

RIPARTIZIONE DEI PRODOTTI DELLE LINEE COMPLEMENTARI.

Categoria dei trasporti	Tronco Siracusa-Noto				Tronco Termini-Cefalù				Tronco Messina-San Filippo				Tronco Licata-Porto-Molo			
	Prodotto del		Differenza		Prodotto del		Differenza		Prodotto del		Differenza		Prodotto del		Differenza	
	1888-89	1887-88			1888-89	1887-88			1888-89	1887-88			1888-89	1887-88		
	Km. in eserciz. 33 — Media 33	Km. in eserciz. 33 — Media 33	in più	in meno	Km. in eserciz. 31 — Media 31	Km. in eserciz. 31 — Media 31	in più	in meno	Km. in eserciz. 30 — Media 1		in più	in meno	Km. in eserciz. 3 — Media 2		in più	in meno
Viaggiatori . . .	75,977.47	82,607.26	—	6,629.79	58,334.99	55,427.90	2,907.09	—	8,596.02	—	8,596.02	—	—	—	—	—
Bagagli e Cani .	817.73	817.60	0.13	—	756.46	726.06	30.40	—	11.64	—	11.64	—	—	—	—	—
Merci a G. V. .	2,638.93	3,241.30	—	602.37	5,032.87	5,524.04	—	491.17	168.62	—	168.62	—	—	—	—	—
» a P. V. A.	1,445.49	1,899.90	—	454.41	7,112.17	4,019.40	3,092.77	—	35.51	—	35.51	—	—	—	—	—
» a P. V. .	13,393.19	21,029.38	—	7,636.19	30,015.08	20,530.70	9,484.38	—	461.18	—	461.18	—	6,512.98	—	6,512.98	—
Prodotti indiretti	465.00	43.75	421.25	—	38.43	12.16	26.27	—	8.02	—	8.02	—	—	—	—	—
Totale . L.	94,737.81	109,639.19	421.38	16,322.76	101,290.00	86,240.26	15,540.91	491.17	9,280.99	—	9,280.99	—	6,512.98	—	6,512.98	—
Aumento sull'esercizio precedente . . . L.							15,942.33									

Dal secondo prospetto risulta che il prodotto complessivo per le linee complementari, di L. 211,821.78 eguale a L. 3161.51 per chilometro, come sopra fu detto, confrontato con quello del precedente esercizio in L. 3060.62, dà una differenza in più di L. 100.89.

Confrontati infine questi prodotti per ogni tronco di linea complementare, si ha una diminuzione di L. 14,901.38 sul tronco Siracusa-Noto, ed un aumento di L. 15,049.74 su quello Termini-Cefalù.

In complesso poi sulle linee complementari e per effetto principalmente dell'apertura dei tronchi Messina-San Filippo, Licata-Porto e Licata-Molo, si ebbe un aumento di L. 15,942.33; la quale somma dedotta dalle L. 29,562.74 rappresentanti la diminuzione di prodotto della rete principale, dà, come si è detto, per l'intera rete, un minor introito di L. 13,620.41 sull'esercizio precedente.

RIPARTIZIONE DEI PRODOTTI PER TRONCHI DI LINEA.

Linea in esercizio	Lunghezza virtuale di ripartizione dei prodotti		Prodotto medio per chilometro					Differenze	
			Esercizio 1888-89				Esercizio 1887-88		
	1888-89	1887-88	Viaggiatori e bagagli	Grande e piccola velocità accelerata	Piccola velocità	Totale		in più	in meno
Messina-Catania	95	95	11,631.22	1,941.20	6,410.80	19,983.22	15,881.42	4,101.80	—
Catania-Bicocca-Santa Caterina . . .	116	168	4,344.59	760.58	8,646.45	13,751.62	13,646.29	105.33	—
Santa Caterina-Caltanissetta-Canicatti .	36		2,775.32	337.46	5,344.18	8,456.96		—	5,189.33
Canicatti-Aragona Caldare	30		2,718.85	304.43	5,456.80	8,480.08		—	5,166.21
Santa Caterina-Roccapalumba	57	57	2,575.20	711.53	1,577.48	4,864.21	5,581.00	—	716.79
Porto Empedocle-Roccapalumba . . .	75	151	2,266.59	430.82	3,910.63	6,608.04	13,482.86	—	6,874.82
Roccapalumba-Palermo Porto	76		9,147.69	1,810.95	6,862.55	17,821.19		4,338.33	—
Canicatti-Licata	46	49	924.21	188.26	6,151.81	7,214.28	6,406.24	808.04	—
Catania-Bicocca-Siracusa	87	87	3,186.98	616.63	1,227.02	5,030.63	5,656.15	—	625.52
Siracusa-Noto	33	33	2,071.14	116.39	591.15	2,778.68	3,322.42	—	543.74
Termini-Cefalù	31	31	1,678.35	368.31	974.48	3,036.14	2,782.42	253.72	—
Messina-San Filippo	30	—	255.37	6.44	15.07	276.88	—	276.88	—
	712	671							

NB. — Le differenze in più o in meno dipendono per la massima parte dalla maggiore suddivisione dei tronchi stabilita sul criterio della istituzione per l'impianto delle Direzioni locali.

Per formarvi ora un concetto generale del movimento e del prodotto che si ebbe nell'intera rete, in rapporto a quello ottenuto nell'antecedente esercizio, basterà dare uno sguardo ai prospetti che vi presentiamo, dal n. 6 al n. 19.

Difatti, dai prospetti n. 6, 7 ed 8 rilevasi che se i viaggiatori trasportati dal 1° luglio 1888 al 30 giugno 1889 ascesero complessivamente al numero di 1,744,603, val quanto dire che vennero trasportati 29,389 viaggiatori in meno sul precedente esercizio; il prodotto però ottenuto per tale categoria di trasporto (L. 3,181,195.03) presenta su quello dell'anno passato (di L. 3,134,588.84) una differenza in più di L. 46,606.19, con un prezzo medio per viaggiatore anche superiore a quello ottenuto nell'esercizio 1887-88, ciò che dà bene a sperare per l'aumento della media percorrenza. *(Continua).*

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO
Relazione del Consiglio d'Amministrazione
(Quarto Esercizio 1888-89)

(*Cont. — Vedi n. 52 del 1889*)

TARIFFE.

Durante l'esercizio 1888-89 meno frequenti giunsero le domande di speciali facilitazioni per determinate merci.

Naturalmente si è avverata, come anche si verificherà in avvenire, l'opportunità di provvedere, o colla estensione di tariffe speciali e locali, o colla creazione di nuove, a facilitare nuovi traffici, oppure ad impedire che ci sfuggano traffici già acquisiti.

Una grande prudenza è però ora imposta alla Società nel far luogo a ribassi di tariffa per poter mantenere un giusto rapporto fra il prodotto e la spesa, e perchè in ogni caso questa non oltrepassi almeno la nostra quota di partecipazione. Rimandiamo alla memoria *allegato A* chi desiderasse maggiori schiarimenti sulle misure all'uopo adottate.

Accenneremo qui all'attuazione di un nuovo sistema pel servizio di facchinaggio e manovre. Coll'articolo 63 delle tariffe essendo fatta facoltà alle parti di caricare e scaricare i vagoni completi delle merci ascritte alle ultime tre classi, si pensò di studiare se il servizio di facchinaggio e piccole manovre negli scali, anzichè venir accollato a private imprese, non potesse più vantaggiosamente affidarsi in economia al personale stabile delle stazioni, cui si sarebbe aggregata la necessaria quantità di manovali avventizî.

Presa quindi norma anche da quanto si pratica presso molte ferrovie estere, furono date le disposizioni per il nuovo sistema, che il 1° gennaio 1888 venne adottato nelle varie stazioni nelle quali già dal 1886 eransi fatti cessare i contratti con gl'intraprenditori e fu poi esteso ad altre stazioni, dalla massima alla minima importanza, ottenendo finora in tutte risultati favorevoli sotto ogni rapporto; inquantochè, oltre al miglior andamento del servizio, sonosi realizzate non lievi economie, mediante le quali si è potuto anche compensare il personale addetto a questo ramo speciale. Con ciò non vogliamo dire che l'innovazione debba essere definitivamente adottata in tutte le stazioni, ma l'esperimento in corso gioverà ad ogni modo per darci le norme onde stipulare, ove risulti opportuno, nuovi contratti d'appalto a condizioni più vantaggiose.

Quanto ai viaggiatori, dobbiamo avvertire che, contrariamente alle previsioni contenute nella relazione dello scorso anno, cioè che l'aumento verificatosi del prodotto dei viaggiatori non si sarebbe mantenuto, comechè dovuto a circostanze speciali, quali i grandi pellegrinaggi a Roma, anche nell'esercizio testè chiuso il prodotto medesimo non discese, ma anzi segnò un nuovo aumento.

A questo insperato risultato contribuirono bensì, oltre la naturale maggiore affluenza di stranieri, che era da attendersi, cessate completamente le apprensioni sulle condizioni igieniche del paese, altre circostanze affatto speciali, quali nuovi pellegrinaggi a Roma, in occasione della chiusura del giubileo sacerdotale del Sommo Pontefice, le feste di Torino per le nozze di S. A. R. il Duca d'Aosta ed il viaggio a Roma e a Napoli di S. M. l'Imperatore di Germania. Pur tuttavia è d'uopo ammettere che una gran parte del maggior prodotto ottenuto è assicurato anche per l'avvenire e che il movimento che esso rappresenta è il portato delle condizioni proprie della rete ed è secondato dall'insieme dei provvedimenti che reggono il servizio dei viaggiatori, essendo cura costante dell'Amministrazione di possibilmente perfezionarlo in ogni sua parte.

Durante la stagione balneare ed autunnale vennero ancora effettuate alcune corse di piacere con treni speciali a prezzi eccezionalmente ridotti, sopratutto dai principali centri interni alle città e stazioni balneari; ma in vista appunto del cresciuto movimento normale e delle conseguenti difficoltà di servizio, i detti treni furono di molto ridotti in confronto degli anni precedenti.

In seguito alla favorevole accoglienza fatta dal pubblico ai permessi d'entrata nelle stazioni, vennero istituiti speciali permessi bimestrali e semestrali d'entrata, valevoli rispettivamente per 40 e per 120 entrate, sotto l'osservanza delle stesse norme e condizioni che regolano i permessi d'entrata semplici e con un leggerissimo sconto sul loro prezzo unitario.

Tale specie d'abbonamento non ha però dato i risultati che si aspettavano, per cui si sta studiando di introdurvi opportune modificazioni.

Osserviamo intanto che questi permessi d'entrata fruttarono nel decorso esercizio la somma di circa L. 160,000, che va a beneficio delle Casse Pensioni e di Soccorso.

ORARI E MOVIMENTO DEI TRENI.

Nel 1888-89, oltre alla riattivazione dei servizi viaggiatori con treni merci per la sola stagione estiva fra Torino e Susa, Ceva, Carrù e Mondovì, Ivrea ed Aosta, Empoli e Siena e dei consueti treni festivi su varie linee, parecchie furono le migliorie introdotte nell'orario generale.

Fra i nuovi servizi vanno citati quelli per l'apertura all'esercizio dei tronchi Gravellona Toce-Domodossola, Sassano Tegiano-Casalbuono, Spezia-Pontremoli, Bagnara-Gioia Tauro, Castelnuovo Vallo-Pisciotta e principalmente quello della linea succursale dei Giovi.

Col 1° dicembre 1888 la Società esercente la rete Adriatica rimaneggiò completamente l'orario dei suoi treni diretti, istituendo una nuova coppia di convogli direttissimi diurni fra Milano e Roma.

L'idea di un servizio celere fra l'Italia superiore e Roma, che non obbligasse a passare la notte in viaggio, era già da tempo stata studiata anche presso di noi, ma s'era concluso che, per tradurla in atto, conveniva attendere che la durata del percorso potesse venir ridotta a non più di 14 ore. Avevamo infatti già istituito dei treni diretti diurni fra Torino, Genova, Pisa e Firenze, con corrispondenza ad Alessandria da e per Milano, e si aspettava che i miglioramenti in via d'esecuzione sulla nostra principale arteria permettessero di spingere tale servizio, reso ancor più celere, fino alla capitale. Senonchè vista l'iniziativa presa dall'altra Società, siccome i suoi nuovi convogli creavano a noi la necessità di introdurre molte modificazioni anche nell'orario nostro, pur peggiorando parecchie coincidenze colle linee Mediterranee, ci inducemmo ad attivare senz'altro anche sulla nostra rete un terzo treno da Torino e da Milano a Roma e viceversa, con velocità superiore agli altri diretti e quindi anche di composizione limitata, nella speranza che il nuovo convoglio, viaggiante nelle ore diurne, potesse riuscire gradito ai viaggiatori di lungo percorso e specialmente a quelli di 1ª classe, sussidiando inoltre il servizio degli altri due treni diretti che viaggiano spesso con carico superiore al normale.

Questo nuovo servizio produsse l'aumento di una coppia di treni da Torino e Milano per Genova, Pisa, Livorno e Grosseto e viceversa: da Grosseto a Roma e viceversa poterono essere utilizzati gli antichi treni 214 e 213. Contemporaneamente vennero soppressi i treni 367 e 370 fra Milano, Mortara e Alessandria, rendendo in loro vece omnibus i diretti 36 e 37.

L'istituzione dei treni direttissimi di cui sopra ha dimostrato che, date certe condizioni di peso del convoglio, data l'esenzione da certi servizi postali ed abbandonate le fermate inutili, anche sulla nostra rete si possono ottenere delle velocità di corsa e delle celerità di servizio che prima parevano irrealizzabili.

In linea finanziaria però l'esperimento non ebbe sulle prime, come era da prevedersi, esito favorevole. L'esclusione di varie classi di viaggiatori come p. e. gli abbonati e i portatori di biglietti a tariffa ridotta; l'obbligo di una percorrenza minima anche per i viaggiatori a tariffa intera, massime della 2ª classe, mentre erano tutte restrizioni indispensabili per ottenere la maggior velocità di quel nuovo

servizio, contribuirono a diminuire la frequenza dei viaggiatori nei direttissimi, nonostante la regolarità del servizio e le comodità offerte da un materiale di primo ordine. Notiamo tuttavia che l'utilizzazione di quei convogli è andata successivamente migliorando in modo da lasciarci sperare maggior profitto per l'avvenire, e ciò pei seguenti motivi.

Coll'apertura al servizio completo della linea succursale dei Giovi, avvenuta il 1° giugno 1889, essendo stato reso più rapido il percorso fino a Genova, il guadagno di tempo così ottenuto venne in primo luogo utilizzato per abilitare i direttissimi 19 e 20 fra Torino e Genova a tutte le fermate e a tutti i servizi dei diretti ordinari, sopprimendo così sulla detta tratta i vecchi treni 5 e 10.

Ora poi, profittando del doppio binario quasi compiuto fra Chiavari e Riva e fra Pisa e Sarzana, abbiamo proposto e ci fu consentito, per l'orario invernale di prossima attuazione, di fondere i treni direttissimi, anche sulla tratta Genova-Pisa, coi treni 5 e 10 che ne erano il duplicato. Per tal modo i convogli direttissimi veramente nuovi saranno limitati alla linea Pisa-Roma, e per metà del percorso potremo realizzare l'antica nostra idea del servizio celere diurno da e per la capitale, senza aumento di treni. Ciò non toglie però che durante sette mesi dell'esercizio 1888-89 noi abbiamo sostenuto pel nuovo servizio una grave spesa senza corrispondente compenso.

Il guadagno sul percorso per la succursale permise anche di migliorare l'andamento degli altri treni diretti.

Il treno 4-64 da Genova a Novi e Milano venne notevolmente accelerato, con vantaggio della corrispondenza a Tortona col 95 reso di nuovo diretto da Alessandria a Piacenza e per anticipare di venticinque minuti il suo arrivo a Milano.

Dei treni 1 e 3 venne anticipato di circa venti minuti l'arrivo a Genova, prolungando la sosta in quella stazione e mantenendo invariata l'ora di partenza, per non perturbare l'orario fra Genova, Pisa ed oltre.

Anche la marcia dei treni omnibus transitanti per la nuova linea potè essere notevolmente migliorata.

Pei bisogni della vecchia linea Genova-Busalla-Ronco, fu ampiamente provveduto con sei coppie di treni coincidenti a Ronco cogli altri per e da Alessandria ed oltre.

In tale occasione vennero introdotti due treni merci con viaggiatori fra Milano e Mortara pel servizio locale e si ripristinò il treno 370 vivamente reclamato dal pubblico, rendendo di nuovo diretto il 36.

Sulla linea Milano-Torino venne accelerato il diretto serale 17; sulla linea Empoli-Chiusi si migliorarono le corrispondenze di Siena con Roma e Firenze, e sulla linea Roma-Napoli venne introdotta una nuova corrispondenza, richiesta dal Governo, del diretto 4 col treno Adriatico proveniente da Foggia.

Nell'intenzione di assicurare all'Italia il transito della valigia anglo-indiana (Modane-Brindisi), vista l'eventuale concorrenza della nuova linea Calais-Vienna-Belgrado-Salonicco, il Ministero espresse il desiderio di diminuire, per quanto era possibile, la durata di viaggio dei treni speciali della valigia stessa fra Modane e Brindisi.

Ottemperando a tale domanda, fino dal 15 maggio 1889 i treni suddetti vennero accelerati in modo di anticipare quasi di due ore l'arrivo a Brindisi, cioè dalle 12.6 notte alle 10.14 pom.

Per tale anticipazione si dovette però abbandonare la corrispondenza settimanale, che prima esisteva, di Roma e Napoli colla partenza del piroscafo della valigia da Brindisi per le Indie mediante il treno diretto 4, il quale a Metaponto coincideva con uno speciale direttissimo settimanale per Brindisi, non essendo stato possibile di modificare la marcia del treno 4 anzidetto perchè legato a importantissime corrispondenze.

Non possiamo chiudere questa parte della nostra relazione senza accennare al disastro avvenuto il 20 ottobre 1888 sulla linea Napoli-Metaponto, la caduta cioè della frana che investì il treno 265 presso la stazione di Grassano. Le conseguenze di quell'infortunio, il più doloroso verificatosi sulle nostre linee dacchè ne assumemmo l'esercizio, furono certamente assai gravi: ci preme però di constatare che nessuna responsabilità incombe al personale e per esso alla Società, trattandosi di un vero e manifesto caso di forza maggiore.

LAVORI DI COMPLETAMENTO E MIGLIORIA SULLE LINEE IN ESERCIZIO.

Nella Relazione dello scorso anno vi abbiamo esposto per sommi capi la situazione dei fondi che coll'Allegato B al Capitolato furono messi a disposizione della nostra Società pei lavori di completamento e di miglioramento sulle linee in esercizio.

Le approvazioni di spese impartite dal R. Governo sui predetti fondi nel corso dell'esercizio finanziario 1888-1889 ammontano a L. 7,300,000; quelle concesse nei precedenti esercizi, esposte in L. 77,500,000 nella nostra ultima relazione, vennero poi rettificate per reintegri di spese od altre cause, in L. 75,500,000 circa, con che si ha un totale di spese approvate sul conto Allegato B di L. 82,800,000.

Si aveva quindi al 1° luglio scorso ancora un margine di L. 1,200,000 circa sul totale di L. 84,093,050 stanziato colla legge del 27 aprile 1885; ma ove si rifletta che si hanno lavori già eseguiti od in corso di esecuzione, pei quali non venne ancora totalmente approvata la relativa spesa, per L. 2,685,300; che se ne hanno altri autorizzati dal R. Governo con riserva di stanziare il credito occorrente, per L. 548,266, ed infine altri speciali eseguiti senza stanziamento di apposito credito e provvisoriamente assegnati al credito generale del lavoro di cui fanno parte, per L. 1,269,021, si comprenderà come sia stato sorpassato il credito totale stanziato.

Per sopperire all'aumento di spesa, necessaria ormai per poter liquidare i lavori eseguiti e provvedere ai pagamenti spettanti alle ditte assuntrici, la nostra Società contava di valersi dei fondi della Cassa per gli aumenti patrimoniali, la quale a tenore dell'art. 20 del Contratto doveva funzionare, pei lavori, dopo il primo quadriennio, appena fossero impegnati od esauriti i fondi dell'Allegato B. Ma quei fondi furono invece distolti per l'esecuzione della Legge 30 Dicembre 1888, N° 5874 (serie 3ª), di cui parleremo in appresso, sicchè non fu possibile, durante l'esercizio spirato, di fare assegnamento alcuno sul detto cespite.

Confidiamo che il Governo provvederà senza indugio a reintegrarli, o a fornirci altrimenti i crediti indispensabili, senza di che troppo gravemente si troverebbe compromesso l'andamento di tutti i nostri servizî.

Non vi esporremo le difficoltà che si incontrarono presso il R. Governo per l'approvazione di talune fra le proposte di lavori rassegnategli, difficoltà che hanno origine da una diversa interpretazione del nostro Capitolato; accenneremo soltanto che per alcuni lavori abbiano dovuto provvedere ai pagamenti alle imprese assuntrici anche senza aver previamente ottenuto il decreto di stanziamento delle relative somme, facendo al R. Governo le necessarie riserve, salvo a sottoporre le singole questioni al giudizio del Collegio Arbitrale a sensi dell'art. 106 del Capitolato.

Fra i lavori che nel corrente esercizio furono eseguiti od intrapresi a carico dell'Allegato B, indichiamo qui appresso soltanto i principali, raggruppandoli per categorie:

1° Per la nuova linea di circonvallazione di Milano vennero appaltate le varie impalcature metalliche pei ponti e sottovia, necessarie pel mantenimento della continuità delle strade ordinarie e dei corsi di acqua; furono proseguiti i lavori di formazione dell'argine stradale, già tutti iniziati nello scorso anno, e fu anche posato l'armamento sulle tre prime tratte, da Rogoredo alla provinciale pavese. Si attende ora l'autorizzazione dal R. Governo per armare le tratte rimanenti fino alla stazione di Porta Sempione. Il progetto della nuova stazione di Porta Romana che fa parte della linea di circonvallazione, è già studiato e si ha fiducia che potrà essere in breve attuato.

2° I lavori delle grandi Officine di Torino hanno regolarmente proseguito, e volgono al loro termine quelli di costruzione del terzo gruppo, mentre si studia il progetto del quarto ed ultimo gruppo. Anche il riordino e l'ampliamento delle Officine di Pietrarsa e Granili sono in pieno corso, nei limiti dei progetti approvati, che rappresentano una prima parte delle opere da eseguirsi. Proseguono del pari i lavori di costruzione delle nuove Officine di Rivarolo.

3° Si sono compiuti a Torino gli impianti parziali per la nuova stazione di smistamento nella località detta *La Generala* ed il nuovo scalo merci a Valdocco presso la Succursale. Sono in corso o già eseguiti i lavori di ampliamento delle stazioni di Alessandria, Battipaglia, Ozzano, Pietrasanta, Potenza, Pra, Salerno, ecc., e sono ultimate le pratiche per l'esproprio di tutto il terreno occorrente per l'ampliamento e riordino della stazione di Pavia; furono ultimati i lavori d'impianto delle nuove fermate di Casorate Sempione, di Ferrania, di Santa Luce e di Sellia e di quelle pei treni locali attivati fra Genova P. C. e Voltri. Sono in corso di costruzione le nuove stazioni di Bastia e di Capua.

4° Vennero intrapresi i lavori per l'impianto del servizio merci alla stazione di Desio ed ampliati gli impianti a tale uso destinati a Como S. G., a Como Lago, a Monza, a Poggibonsi ed a Strongoli.

5° Venne provveduto alla sostituzione di meccanismi di maggior portata o capacità in diverse stazioni, quali Roma, Milano, Pisa, Livorno, Torino, Rivarolo, ecc., ed all'impianto a nuovo di altri in quelle che pel loro traffico li richiesero.

6° Si proseguirono i lavori di costruzione del nuovo deposito locomotive di Sampierdarena e di ampliamento della stazione medesima; rammentiamo poi i lavori in corso alle stazioni di Novara, di Novi S. Bovo, di Busto Arsizio, di Metaponto, ecc., e quelli di spettanza della ferrovia sulle varie calate del porto di Genova.

7° Venne attivato completamente il secondo binario fra Torino e Chivasso; quello fra Rho e Magenta; fra Camerlata e Como; fra Alessandria e Cantalupo, e fra Roma S. Paolo e Pontegalera. Erano tuttavia in corso i lavori pel raddoppio di binario fra Pontegalera, Palo e Civitavecchia; fra Chiavari e Riva; fra Massa e Sarzana; fra Novara e Ponzana, oltre agli altri, che si eseguiscono coi fondi della legge 30 dicembre 1888, N. 5874 (Serie 3ª) fra Ponzana e Castelrosso, fra Novara, Trecate e Magenta, fra Alessandria e Piacenza, e fra Segni e Caserta.

8° Vennero rifatti in acciaio circa 131 chilometri di binario con corrispondente risanamento di massicciata, la quale venne pure risanata in altre tratte di linee già armate con binario di acciaio.

9° Sono in corso di costruzione parecchi ponti distrutti dalle piene del novembre 1886 sulla linea Genova Ventimiglia; si sono rifatte a nuovo le travate sul vecchio binario dei ponti Orco e Mallone della linea Torino-Milano; si sta ora provvedendo all'identico lavoro al ponte sulla Dora Baltea della linea medesima; è in corso la sostituzione delle vecchie travate di alcuni ponti in ghisa della linea Firenze-Livorno, nonchè la ricostruzione del ponte sul Ghiaro della linea Genova-Spezia e di alcuni altri delle linee Taranto-Reggio, Cecina-Volterra e Napoli-Metaponto; si stanno costruendo le nuove travate pel secondo binario fra Pontegalera e Civitavecchia e fra Segni e Caserta.

10° È in corso la costruzione di nuove gallerie artificiali sulle linee Genova-Pisa e Napoli-Metaponto, dove si eseguiscono inoltre importanti opere di difesa rese necessarie dallo speciale tracciato delle linee stesse; altre opere di difesa si stanno pure eseguendo sulle linee Genova-Ventimiglia, Savona-Bra e Taranto-Reggio; fu compiuto ed attivato il binario d'accesso al porto di Napoli; furono impiantati gli apparati centrali di sicurezza in diverse stazioni e bivi della rete, e si stava collocando il *blok-system* fra Pisa C. e Pisa P. N. e fra Torino e Trofarello; si eseguirono impianti di condotte d'acqua per incendi e pei bisogni del servizio nelle stazioni di Napoli, Roma, Civitavecchia, Varallo, ecc.

Riguardo poi ai lavori previsti dalla legge del 30 dicembre 1888, N. 5874 (Serie 3ª), in seguito alla quale vennero stanziate L. 29,700,000 per opere da eseguirsi d'urgenza sulla nostra rete, oltre a taluni raddoppiamenti di binario più sopra accennati, citeremo gli ampliamenti dei binari e dei piazzali e la sistemazione del servizio d'acqua e dei depositi combustibili delle stazioni di Aosta, di Caserta, di Ceva, di Cuneo, di Ferrandina, di Lazzaro, di Mirto Crosia, di Napoli, di Pavia, di Potenza, di Reggio C., di Roma T., di Sibari, di Spigno; e i rinforzi ad alcuni ponti e viadotti metallici sulle linee Alessandria-Cavallermaggiore, Alessandria-S. Giuseppe, Savona-Bra, ecc.

(*Continua*).

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Bilancio preventivo 1890-1891 del Ministero dei Lavori Pubblici (1). — Lo stato di previsione delle spese del Ministero dei Lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891 presenta una competenza di lire 201,528,801.81, delle quali 30,112,187.62 nella parte ordinaria e 171,416,614.19 in quella straordinaria.

Parte ordinaria: Spese generali L. 1,024,158.16; Genio civile L. 5,746,780; Strade L. 8,127,707.36; Acque L. 9,050,000; Bonifiche L. 121,370; Porti, spiaggie, fari e fanali L. 4,626,123.30; Strade ferrate L. 1,008,736.66; Partite di giro L. 397,312.14.

Parte straordinaria: Spese generali L. 2,500,730; Strade lire 19,616,426; Acque L. 6,800,000; Bonifiche L. 6,635,500; Porti, spiaggie, fari e fanali L. 8,097,000; Strade ferrate L. 700,000; Movimento di capitali, accensione di crediti L. 2,500,000; Costruzione di strade ferrate L. 124,566,958.19.

Le *costruzioni ferroviarie* assorbono oltre la metà delle spese, che sotto tale titolo possono così ripartirsi: *Rimborso ai corpi morali per anticipazioni* delle quote a carico dello Stato per la costruzione delle linee complementari L. 2,157,613.92; *rimborso per eccedenza delle quote di contributo* portate a loro carico negli esercizi precedenti a tutto giugno 1885 L. 1,548,042.98; provvista di materiale mobile in servizio delle strade complementari L. 6,000,000; *materiale metallico di armamento* per le linee concesse, costruite e da costruire a termine degli art. 1, 2, 3, 4 e 8 della legge 20 luglio 1888 e 4° della legge 24 luglio 1887 L. 4,997,000; quota di concorso dello Stato nella costruzione di strade ferrate, concesse all'industria privata L. 1,295,908.97; *personale temporaneamente addetto* al servizio delle costruzioni ferroviarie L. 4,800,000; *spese d'ufficio* relative alle costruzioni ferroviarie L. 550,000; *ampliamento delle stazioni* di Usmate, Seregno, Piadena, Brescia, S. Zeno, Lucca e raddoppio Cerasomma-Lucca, Mantova, Attigliano, Casale e allargamento del ponte sul Po, Caianello, Salerno, San Severino, Cuneo, Valsavoia, Cava, Foggia, Monselice, Camerlata, Lecco, Bologna, Cerea, Verona, Casarsa ed Ivrea L. 2,000,000; *lavori nelle stazioni* di Ferrara, Ravenna, Rimini, San Benedetto, Treviso, Mestre, Lugo, Portogruaro, Brindisi, Messina, Ponte San Pietro, binario indipendente fra Treviso e San Giuseppe per la linea Treviso, Belluno, Novara, Taranto, Spezia, Palermo, Avellino, Benevento e Borgosesia lire 1,000,000; *lavori straordinari per il ponte sul Po* della linea Borgo San Donnino-Cremona L. 50,000; *costruzione delle linee complementari* L. 121,116,958.19.

Questa somma poi, per la *costruzione delle linee complementari*, così è suddivisa:

Parma-Spezia L. 10,950,000; Faenza-Firenze L. 8,942,578; Eboli-Reggio L. 572,740; Casarsa-Spilimbergo-Gemona L. 1,500,000; Cosenza-Nocera Tirrena L. 4,000,000; Gozzano-Domodossola L. 350,000; Cuneo-Ventimiglia L. 12,223,368; Macerata-Albacina L. 482,671; Avezzano-Rocasecca L. 4,150,000; Benevento-Avellino L. 837,496; Taranto-Brindisi L. 100,000; Messina-Patti-Cerda L. 394,137; Siracusa-Licata L. 148,339; Aulla-Lucca L. 6,000,000; Gaiano-Borgo S. Donnino L. 1,250,000; Parma-Brescia-Iseo L. 3,000,000; Bologna-Verona L. 5,500,000; Ferrara-Rimini L. 570,873; Caianello-Isernia L. 2,500,000; Salerno-San Severino L. 2,470,000; Ceva-Ormea, lire 662,640; Macerata-Civitanova L. 71,458; Borgo S. Donnino-Cremona L. 292,093.32; Sant'Arcangelo-Fabriano L. 6,000,000; Roma-Segni L. 4,400,000; Isernia-Campobasso L. 2,000,000; 1° tronco, Terracina-Formia (Roma-Napoli) L. 1,675,000; maggiore costo di costruzione del tronco da Formia fino sotto Minturno della linea Spara-

(1) Vedi *Bilanci preventivi 1890-1891* e *Commissione generale del bilancio* nella « Cronaca Parlamentare » del N. 51 del 21 dicembre 1889.

nisè-Gaeta L. 1,125,000; somma a calcolo per differenza di liquidazione e transazione di vertenze L. 18,000,000.

Disegni di legge. — Il giorno 28 scorso dicembre fu distribuito ai Deputati il progetto di legge presentato dal Ministro Finali alla Camera nella seduta del 24 stesso mese per il riscatto della ferrovia *Pontegalera-Fiumicino* (1). — Il progetto è identico a quello presentato nella Sessione precedente; esso ha per iscopo di approvare la Convenzione del 28 dicembre 1883, stipulata dall'ex-ministro Genala, per il riscatto della ferrovia Pontegalera-Fiumicino. Lo Stato pagherà alla Società concessionaria la somma di L. 1,114,469.16 oltre un canone esplicativo di L. 3,032.32 per i terreni occupati dal corpo stradale. La ferrovia Pontegalera-Fiumicino è lunga metri 11,000 e fu aperta all'esercizio il 6 maggio 1878; essa è parte della rete Mediterranea.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Gl'introiti del primo semestre d'esercizio 1889-90 *della Rete Mediterranea.*

I prodotti approssimativi del traffico durante il primo semestre, ossia dal 1° luglio al 31 dicembre 1889, dell'esercizio 1889-90, salirono complessivamente per la Rete Mediterranea a L. 64,171,446.66 con un aumento di L. 1,990,794.95 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Per la *Rete principale* si ha: Prodotti complessivi L. 61,781,886.65 con un aumento di L. 1,232,826.76; prodotto chilometrico L. 15,198.50 con un aumento di L. 151.52; chilometri in esercizio 4065 ossia + 41; media id.

Per la *Rete secondaria* si ha: Prodotti complessivi L. 2,389,560.01 con un aumento di L. 756,968.19; prodotto chilometrico L. 3,648.18 con un aumento di L. 765.51; chilometri in esercizio 665 ossia + 33; media 655 ossia + 89.

><

Ferrovia Misa-Nevola-Cesano.

(*Domanda di sovvenzione chilometrica, di costruzione e di esercizio*).

Sappiamo che l'Amministrazione provinciale di Ancona ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Commissione Consorziale per una ferrovia Misa-Nevola-Cesano, tendente ad ottenere la sovvenzione chilometrica, da parte dello Stato, di L. 3000 per la durata di 70 anni, per la costruzione e l'esercizio della ferrovia interprovinciale predetta, la quale sarebbe destinata ad unire la ferrovia in esercizio Senigallia-Ancona colla dorsale Fabriano-Sant'Arcangelo fra Pergola e Serra-Sant'Abbondio, giusta il progetto studiato dall'Ing. Viviani, già approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici.

La lunghezza di questa nuova linea di ferrovia sarebbe di chilom. 50.

><

Linea Bologna-Pesaro.

(*Rifacimento binari nella stazione di Faenza ed in altre*).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie la proposta per il rifacimento in acciaio del binario principale nella stazione di Faenza e dei binari di incrocio nella stazione medesima e nelle altre comprese nel tratto di ferrovia da Bologna a Pesaro. Il preventivo della spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 62,525.99.

I lavori relativi saranno eseguiti in economia.

(1) Vedi *Presentazione di disegni di legge* nella « Cronaca Parlamentare » del N. 51 del 21 dicembre 1889.

><

Linea Piacenza-Bologna.

(*Rifacimento e completamento della massicciata tronco Fiorenzuola-Alseno*).

La Società predetta ha anche rimesso per approvazione al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate la proposta pel risanamento e completamento della massicciata del tronco della ferrovia Piacenza-Bologna compreso tra Fiorenzuola ed Alseno e precisamente dal chilom. 22.343.60 al chil. 28.565.20. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 30,800.

Alla esecuzione dei lavori provvederà direttamente la Società in economia; però la fornitura della ghiaia, il suo carico e scarico a piè d'opera saranno affidati in appalto a trattativa privata.

><

Ferrovia Roma-Solmona.

(*Ampliamento Servizio merci P. V. in stazione di Avezzano*).

La Società stessa ha poi sottoposto all'approvazione governativa il progetto pell'ampiamento del Servizio merci a piccola velocità nella stazione di Avezzano della linea Roma-Solmona, poichè gli attuali impianti non corrispondono ai bisogni del traffico che tuttodì va aumentando in quella stazione. La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori ammonta a L. 29,700.

Le opere saranno eseguite mediante appalto a licitazione privata, fatta eccezione per la fornitura ed il collocamento in opera del materiale d'armamento e dei meccanismi fissi, pei quali si provvederà in economia.

><

Ferrovia Ceva-Ormea.

(*Stato dei lavori del tronco Rivo Mursecco-Val d'Inferno*).

Sull'andamento dei lavori del tronco Rivo Mursecco-Val d'Inferno, della ferrovia Ceva-Ormea, in appalto alla Ditta Luigi Villoresi, riceviamo le seguenti informazioni, riferite a tutto dicembre p. p.

Le opere d'arte maggiori sono tre, due di esse sono ultimate meno il coronamento ed i parapetti, ed una non è ancora iniziata.

Le opere d'arte minori sono in tutto 42; e la loro situazione, all'epoca predetta, era la seguente: ultimate n. 30; non ancora iniziate n. 12. Sono proposti due muri di sostegno, i quali non sono ancora incominciati.

Lo stato dei fabbricati è il seguente: *Stazione di Garessio*, sono ultimati il fabbricato viaggiatori; la fabbrichetta dei cessi; il piano caricatore scoperto e la tettoia delle merci; pei marciapiedi sono eseguiti i muri fino al piano di risega; il rifornitore è eseguito fino al piano di posa della vasca; restano da eseguire il magazzino pel carbone e la rimessa provvisoria per locomotive. *Fermata di Trappa*: non venne ancora incominciato alcun fabbricato. Le case cantoniere sono 7. Cinque di esse sono ultimate, meno i lavori di finimento; due devono ancora iniziarsi. Delle quattro garette proposte due sono compiute e due da farsi.

Di 10 deviazioni di strade se ne hanno ultimate due, una è quasi finita, le altre 7 non sono ancora incominciate.

Delle opere di consolidamento una sola è compiuta, ne restano da eseguire altre cinque.

Di 12 passaggi a livello che devonsi eseguire, due sono ultimati, cinque quasi finiti, uno in corso di costruzione e quattro non ancora incominciati. Non si è ancora posto mano alla chiusura della via.

I lavori di questo tronco di ferrovia, giusta il contratto d'appalto, devono essere compiuti entro agosto del corrente anno.

><

Ferrovia Rocchetta Melfi-Potenza.

(*Aggiudicazione dei 16 lotti del tronco Rocchetta Melfi-Rionero*).

Il tronco da Rocchetta Melfi a Rionero, della ferrovia Rocchetta Melfi-Potenza, alla cui costruzione provvede la Società delle Strade Ferrate Meridionali, venne appaltato in 16 distinti lotti, alle seguenti imprese:

1° *lotto* - dal chilom. 0.340 al chilom. 1.453 della linea di Gioia, e chilom. 1.200 della linea di Potenza (tratto comune alle due linee) Ditta Sturbini Antonio; 2° *lotto* - dal chilom. 1.200 al chilometro 4.100, Ditta Sarcoli Alberto; 3° *lotto* - dal chilom. 4.100 al chilom. 6.500, Ditta Sarchietti Cesare; 4° *lotto* - dal chilom. 6.500 al chilom. 7.860, Ditta Peschiera Achille; 5° *lotto* - dal chilom. 7.860 al chilom. 9.700, Ditta Goti Francesco; 6° *lotto* - dal chilom. 9.700 al chilom. 10.800, Ditta D'Alessandro Carlo; 7° *lotto* - dal chilom. 10,800 al chilometro 12.010, Ditta D'Alessandro Vincenzo; 8° *lotto* - dal chilom. 12.010 al chilom. 14.200, Ditta Zamponi Emilio; 9° *lotto* - dal chilom. 14.200 al chilometro 17.100, Ditta Sogno Carlo Emanuele; 10° *lotto* ; dal chilom. 17.100 al chilom. 18.767, Ditta Dazzini Domenico; 11° *lotto* - dal chilom. 18.767 al chilometro 19.665, Ditta Chiarovano Celestino; 12° *lotto* - dal chilom. 19 665 al chilom. 20.267, Ditta Perrone Placido; 13° *lotto* - dal chilom. 20.267 al chilometro 21.393, Ditta Gherardi Emilio; 14° *lotto* - dal chilom. 21.393 al chilom. 22.156, Ditta Rosazza-Boneitin Battista; 15° *lotto* - dal chilom. 22,156 al chilometro 23.036, Ditta Sogno Luigi Emanuele; 16° *lotto* - dal chilom. 23.036 al chilom. 25.653, Ditta Lucantonio Carmine.

I lavori di costruzione del 1° lotto ebbero principio il 1° agosto 1889; quelli del 6° e 7° lotto, il 15 ottobre p. p.; quelli dei lotti 8°, 12°, 14° e 15°, il 1° novembre p. p., e quelli dei lotti 2°, 3°, 4°, 5°, 9°, 10°, 11°, 13° e 16° il 1° dicembre successivo.

><

Ferrovia Isernia-Campobasso.

(*Variante alla planimetria del tronco Bosco Redole-Boiano*)

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Isernia a Campobasso ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di una variante alla planimetria del primo tronco Bosco Redole-Boiano della ferrovia predetta.

Colla variante medesima verrebbero migliorate le condizioni di tracciato della strada, e si renderebbe possibile l'avvicinamento della stazione di Campochiaro-San Polo ai rispettivi Comuni. Non si incontrerebbe aumento di spesa, anzi si avrebbe una leggera economia sulla perizia del primitivo progetto.

><

Ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena.

(*Progetto di variante del tronco Cosenza-Rogliano*).

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Cosenza a Nocera Tirrena, a completamento del progetto d'appalto da essa già sottoposto all'approvazione governativa per l'esecuzione dei lavori del tronco Cosenza-Rogliano, della ferrovia predetta, ha ora rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di una variante denominata del Cardone, secondo la quale verrebbe modificato il tracciato fra Valle Caricchio e la stazione di Aprigliano con sensibile miglioramento nelle condizioni planimetriche ed altimetriche del tronco del quale trattasi.

><

Nuovo scalo alla Stazione di P. B. a Genova.

(*Apertura di gara*).

Sappiamo che in data 4 andante dalla Società del Mediterraneo venne indetta una gara per costruzione d'un nuovo scalo alla sinistra del Bisagno in stazione di Genova, Piazza Brignole. — Importo L. 624,000. — Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 18 corrente.

><

Impianto di siepi di chiusura e stecconato.

(*Apertura di gara*).

La Società del Mediterraneo ha indetta una gara per impianto di siepi di chiusura e stecconato sui tronchi Roccasecca-Cassino, Cassino-Rocca d'Evandro, Presenzano Caianello, Pignataro-Capua e Capua-Caserta. — Importo L. 185,000. — Termine utile per le offerte fino alle ore 10 ant. del 18 andante.

><

Per viaggi di corsa semplice sulle tre Reti degli impiegati, loro famiglie e persone di loro servizio.

Sappiamo che la Societa delle Strade ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quelle delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha dichiarato al Regio Ispettorato Generale che le Società medesime hanno approvato in massima le conclusioni del Verbale N. 11 delle ultime Conferenze di Venezia intorno ai casi in cui gli impiegati, le loro famiglie e le persone di loro servizio eseguiscono viaggi di corsa semplice anzichè d'andata e ritorno.

Le predette Società però, prima di dare effetto alle concordate maggiori agevolezze, hanno espresso il desiderio che siano in modo preciso determinati i diversi casi di loro applicazione.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni, in ordine ad affari concernenti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1° che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possano approvarsi i progetti seguenti:

a) progetto presentato dalla Società esercente le Ferrovie del Mediterraneo, per il consolidamento di due case cantoniere e la ricostruzione di altre due sopra aree diverse da quelle precedentemente occupate, lungo la linea Taranto Reggio, con annesso preventivo di spesa di L. 18,000;

b) progetto presentato dalla Società esercente le Ferrovie dell'Adriatico, per la sostituzione di vôlti in muratura ai fasci di rotaie nei ponticelli e sottovia del tronco Spello-Ponte San Giovanni nella linea da Foligno a Terontola, con annesso preventivo di spesa di L. 70,909.43;

2° che l'approvazione del progetto e della planimetria presentati dalla Società esercente la Rete Adriatica per la costruzione di un tratto di strada ordinaria di m. 1400 di lunghezza, dei quali m. 456 in galleria, per dare accesso sicuro dalla strada provinciale Frontano, alla stazione di Santa Chiara a Palena, sulla ferrovia Sulmona-Isernia, possa valere come dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti;

3° che possa approvarsi l'atto di transazione concordato fra l'Amministrazione governativa e la

Società Anonima ausiliare di Torino, relativò al collaudo della fornitura e collocamento in opera degli scambi per l'armamento delle stazioni comprese nei tronchi da Belluno a Feltre, nella linea Belluno-Feltre-Treviso;

Che con l'approvazione degli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dalla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova, per la costruzione del tronco Ponte di Piave-Motta, della ferrovia Treviso-Motta, possano in parte approvarsi i maggiori compensi proposti dal collaudatore.

><

Il predetto Consiglio ha anche dato parere sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dalla Impresa Pietro Neri per la costruzione del terzo tronco della ferrovia di Vallelunga, per la parte riguardante la Galleria di Marianopoli ed i suoi accessi immediati.

><

Tariffe.

Col 1° marzo p. v. verrà a scadere la tariffa locale temporanea N. 412 P. V. per i trasporti di vino comune e mosti in botti o barili a vagone completo in destinazione di Roma e di Napoli. Questa tariffa ha finora dato un risultato negativo; ma l'Amministrazione ferroviaria ritiene che ciò debba attribuirsi al mancato raccolto d'uva in parecchie provincie del Regno, e forse anche alla circostanza che la tariffa medesima sarà poco conosciuta dal commercio. Nella persuasione pertanto che i commercianti di vino si convinceranno della convenienza di usufruire della tariffa in discorso, la Società delle Ferrovie del Mediterraneo ne ha proposta al R. Ispettorato Generale la proroga per un altr'anno in via di esperimento.

><

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato, per averne l'approvazione, una proposta di modificazione alla tariffa locale temporanea N. 413 P. V. per i trasporti di marmi in blocchi od in massi anche squadrati a vagone completo, o paganti per tale.

Con la preindicata modificazione si stabilisce che il peso minimo per vagoni sarà di: 8 tonnellate per vagoni della portata di 10; di 12 tonn. per vagoni della portata di 15; e di 16 tonn. per vagoni della portata di 20.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto d'appalto del tronco Fosso Canecchi-Ronta della linea Faenza-Firenze;
2. Progetti particolareggiati delle stazioni, fabbricati, case di guardie ed opere d'arte maggiori lungo la linea Cuneo-Saluzzo;
3. Progetto d'appalto dei meccanismi fissi pel 2° e 3° tronco Arce-Arpino-Sora della ferrovia Avezzano-Roccasecca;
4. Progetto di variante fra i km. 9.345 e 14.372 del tronco Rocchetta Melfi-Rionero lungo la linea Rocchetta Melfi-Potenza;
5. Progetto per la sistemazione di N° 7 sottovia metallici fra le stazioni di Borgo a Buggiano e Pescia della ferrovia Firenze-Pistoia-Pisa;
6. Progetto particolareggiato delle opere di arte maggiori e speciali lungo il tronco Ciampino-Segni della ferrovia Roma-Segni;
7. Convenzione Repetto per costruzione di muro a distanza ridotta, presso Rivarolo, dalla linea Alessandria-Genova;
8. Maggiore spesa pei lavori alla fermata di Ozzano lungo il tronco Parma-Fornovo della ferrovia Parma-Spezia.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale dell'8 gennaio (N. 5). — **Regio Decreto 15 dicembre 1889**, numero **6576** (Serie 3ª) che apre un concorso a premi tra i proprietari della Sardegna che nell'anno 1890 faranno costruire case coloniche adatte alle condizioni locali. I premi sono venti, di L. 500 ciascuno; il concorso sarà chiuso il 31 dicembre 1890. Le norme del concorso saranno fissate con decreto ministeriale.

Gazzetta Ufficiale del 9 gennaio (N. 6). — **Regio Decreto 29 dicembre 1889**, numero **6582** (Serie 3ª), che dà piena ed intera esecuzione al protocollo firmato a Cairo d'Egitto il 24 dicembre 1889, per applicare alle corrispondenze postali fra l'Italia ed Alessandria di Egitto le tariffe dell'Unione postale universale.

Notizie Ferroviarie Italiane

Apertura di nuove linee e tronchi di linee nel 1889. — Nell'anno 1889 furono aperti all'esercizio chilometri 467.542.29 di ferrovie, cioè: 68.839.47 di prima categoria; 37.137.66 di seconda; 129.775.16 di terza; 148.832 di ferrovie secondarie in Sardegna; 82.958 di ferrovie concesse all'industria privata.

Ferrovie di prima categoria. — In febbraio si aprì all'esercizio il tronco *Palmi-Petrace* della linea Reggio-Castrocucco, avente la lunghezza di chilometri 6.500; nel marzo il tronco *Fornovo-Berceto* della linea Parma-Spezia, di lunghezza circa 21 chilometri, ed importante la spesa di quasi 24 milioni; nell'aprile la *linea Succursale dei Giovi* lunga chilometri 23.938,47 e dell'importo di L. 81 milioni circa; nel giugno finalmente il tronco *Vallo-Pisciotta* della linea Battipaglia-Castrocucco, lungo chilometri 17,401, ed importante la spesa di 10 milioni e mezzo.

Ferrovie di seconda categoria. — Furono aperti i tronchi *Messina-S. Filippo* della linea Messina-Patti-Cerda, lungo chilometri 27.941,66, e *Robilante-Vernante* della linea Cuneo-Ventimiglia, di chilometri 9.196.

Ferrovia di terza categoria. — Furono aperti all'esercizio i tronchi: *Argenta-Ravenna*, *Cesenatico-Rimini* e *Lavezzola-Massalombarda*, tutti e tre facenti parte della ferrovia Ferrara-Rimini, e lunghi complessivamente chilometri 68.834; *Ponte S. Pietro-Usmate* della Ponte S. Pietro-Seregno, lungo chilometri 17.551,51; *Ceva-Priola* della Ceva-Ormea, lungo chilometri 18.609.55; *Crevalcore-S. Felice* della Bologna-Verona, lungo chilometri 11; *Valsavoia-Scordia* della Valsavoia-Caltagirone, lungo chilometri 13.780.

Ferrovie secondarie Sarde. – Furono aperte le linee: *Isili-Sorgono*, lunga chilometri 83.312; *Sassari-Alghero*, lunga chilometri 33.871, ed i due tronchi *Tirso-Onniferi* ed *Onniferi-Nuoro* della ferrovia Macomer-Nuoro, lunghi complessivamente chilometri 31.649.

Ferrovie concesse all'industria privata. — Furono aperte all'esercizio: la *Napoli-Pozzuoli-Cuma*, lunga chilom. 19.600, concessa alla Società delle Ferrovie Napoletane; la *Verona-Caprino*, lunga chilometri 34.358, concessa al Comitato locale promotore; e il tronco *Roma-Albano*, lungo chilometri 29, della linea Roma-Narni, concessa alla Società delle Ferrovie Secondarie Romane.

Dell'apertura all'esercizio delle precedenti linee o tronchi di linea abbiamo dato rispettivamente notizia, a suo tempo, nel *Monitore*.

Ferrovia Roma-Napoli. — *Raddoppiamento del binario sul tronco Segni-Caserta.* — Da una lettera indirizzata al *Corriere di Napoli* dall'ing. comm. Kossuth, Direttore dell'esercizio del 2° Compartimento della Rete Mediterranea, ricaviamo che l'esecuzione del secondo binario, fra Segni e Caserta, si compie su di una tratta lunga circa 160 chilometri.

Circa agli importantissimi lavori del doppio binario, aggiunge la lettera che essi, malgrado la massima energia nella esecuzione, dovranno richiedere ancora qualche mese oltre il tempo occorrente, perchè la linea possa assodarsi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Ponti metallici pel secondo binario Faido-Biasca.* — La Direzione della Ferrovia del Gottardo ha conchiuso un contratto colla Casa Bossardt e Comp. in Naffels per la fornitura e messa in opera di tutti i nuovi ponti metallici che saranno resi necessarii questo anno dalla costruzione del secondo binario sulla linea Faido-Biasca.

Ferrovia del Sempione — *Ripresa delle trattative italo-svizzere.* — Il Consiglio federale, annunciano i giornali della Svizzera, ha partecipato al Governo italiano di esser pronto a riprendere le trattative interrotte nel passato autunno circa il tracciato della ferrovia del Sempione e circa le misure da prendersi contro il contrabbando sul confine italo-svizzero.

Ferrovie Francesi. — *Il Comitato consultivo delle Strade ferrate per gli anni 1890 e 1891.* — Con due decreti in data 19 dicembre 1889 fu aumentato, col primo, il numero dei componenti il Comitato medesimo e, col secondo, furono designati i membri per gli anni 1890 e 1891.

Il Comitato consultivo delle Strade ferrate è composto di 45 membri nominati con decreto e di 4 membri di diritto.

I membri elettivi comprendono: 12 membri del Parlamento, dei quali 4 senatori ed 8 deputati; 6 membri del Consiglio di Stato, sezione Lavori Pubblici, Agricoltura, Commercio ed Industria; 3 membri della Camera di Commercio di Parigi; il presidente del Tribunale di commercio della Senna; 2 rappresentanti del Ministero delle Finanze; 3 rappresentanti del Ministero del Commercio, dell'Industria e delle Colonie; 1 rappresentante del Ministero dell'Agricoltura; 1 rappresentante del Ministero della Guerra; 1 rappresentante del Ministero dell'Istruzione pubblica; 3 membri dei ponti e strade; 1 membro del Corpo delle miniere; 1 amministratore delle Compagnie ferroviarie; 2 membri della Società degli ingegneri civili; 3 rappresentanti del commercio; 3 rappresentanti dell'industria; 1 imprenditore di lavori pubblici; 1 operaio od impiegato delle Compagnie ferroviarie.

Sono membri di diritto: il direttore generale delle dogane; il direttore delle Strade ferrate al Ministero dei Lavori Pubblici; il direttore delle strade, della navigazione e delle miniere al Ministero dei Lavori Pubblici; il direttore del personale, del segretariato e della contabilità dello stesso Ministero.

I membri del Comitato consultivo sono nominati per due anni e possono essere riconfermati.

Questo Comitato fu istituito nel 1878, e la sua formazione ha già subite molte ed importanti modificazioni.

Dapprima il numero dei suoi membri fu fissato a 32, fu elevato poscia a 36 nel 1887, indi a 37, poi a 41, ed infine a 49.

La nuova costituzione del Comitato ha sollevato in Francia non poche osservazioni ed obbiezioni che a noi basta constatare non essendo questione in cui vogliamo addentrarci.

Ferrovie Argentine. — *Costruzione d'una linea da San Pedro a Rosario de la Frontiera.* — Il Congresso ha approvato un progetto per la costruzione di tale ferrovia, lunga circa 1100 chilometri.

Essa attraverserebbe la regione più ricca della provincia di Buenos-Ayres, e poscia quella di Santa Fè dall'est verso ovest con tendenza verso nord; percorrerebbe infine la parte orientale di Cordoba. Abbreviando intanto di 120 chilometri la distanza tra Buenos-Ayres e Rosario de la Frontiera, segnerebbe un avviamento all'impianto di comunicazioni regolari colla Bolivia.

Il concessionario, signor Lewis Jones, obbligasi a compiere la costruzione in anni 7 e mezzo. Egli godrà per 20 anni d'una garanzia del 5 0[0 su 25,170 piastre oro per ogni chilometro. Alla scadenza di questi 20 anni lo Stato avrà diritto a riscattare la linea rimborsando il prezzo di costruzione coll'aumento del 20 0[0.

Linea di circonvallazione a Buenos-Ayres. — La Camera dei Deputati ha approvata la concessione per la costruzione di una ferrovia di circonvallazione a Buenos-Ayres. I concessionari non usufruiscono di alcuna garanzia.

La linea progettata partirà da Nunez, stazione della ferrovia del Nord, e seguirà la strada di circonvallazione sino al fiume Riachuelo, ne percorrerà la sponda sino al ponte d'Alsina ed infine raggiungerà la « Great Southern » alla stazione di Solo.

La Compagnia concessionaria, Doer e Comp , ha sei mesi per presentare al Governo i progetti esecutivi, altri sei mesi per incominciare i lavori ed otto mesi per compierli.

Ai termini della concessione, quattro quartieri operai, di 500 case ciascuno, dovranno essere costrutti lungo la linea.

Notizie Diverse

Commissione permanente per i servizi del porto di Genova. — *Adunanza del 2 corrente.* — Il Prefetto, Presidente, dopo aver dato lettura dei prospetti dei vagoni assegnati al commercio nell'ultima quindicina, comunicò alla Commissione, come a seguito dell'interpellanza fatta al Consiglio comunale per le angustie del servizio ferroviario, il detto Consiglio nella seduta del 13 dicembre nominasse una Commissione composta del senatore Castagnola, Sindaco, e dei Consiglieri: senatore Ricci, signor Bauer e avvocato Graffagni, coll'incarico di agire presso il Governo por ottenere pronti e definitivi provvedimenti sul servizio ferroviario del porto di Genova.

Il Prefetto espose poscia brevemente il modo con cui la Commissione, alla quale si unì egli pure, dietro l'autorizzazione del Ministero, abbia adempiuto al proprio mandato, annunziando che in un'adunanza tenuta in Roma dalla Commissione stessa alla presenza del Ministro dei Lavori Pubblici, del Direttore Generale della Rete Mediterranea, dell'Ispettore governativo cav. Crosa, venne da tutti firmata una specie di convenzione, per la quale il rappresentante della Società ferroviaria si obbligava:

1° Di fare in modo di dare giornalmente al commercio del porto di Genova non meno di 700 carri, esclusi quelli destinati al servizio dell'amministrazione ferroviaria;

2° Di iniziare subito i lavori di preparazione per le espropriazioni per la costruzione della stazione Brignole per il servizio merci.

Il Prefetto aggiunse che l'atto di cui si tratta termina con una dichiarazione di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, nella quale si rende testimonianza dello spirito di conciliazione e della buona volontà addimostrate dalle diverse autorità.

Dopo di ciò, ed in seguito a relazione del capitano del Porto, venne nominata una Sotto-Commissione, composta del senatore Ricci, del capitano del Porto, dell'Ingegnere-Capo del Genio Civile marittimo e di un rappresentante ferroviario, coll'incarico di studiare i mezzi opportuni e presentare le relative proposte per esercitare la necessaria tutela, nei riguardi della pubblica incolumità, all' arrivo ed allo scarico dei piroscafi carichi di petrolio.

Indi la Commissione si occupò della necessità di prevenire e reprimere gli atti continui di vandalismo che si verificano sulle calate a danno delle merci ivi depositate e dei numerosi apparecchi, come le gru, le tettoie, le chiusure avvolgibili attorno alle tettoie e simili. La Commissione riconobbe che l'unico mezzo per evitare tali inconvenienti è quello di aumentare il personale di sorveglianza; al qual riguardo il Direttore dei lavori del Porto fece osservare come, mentre a Marsiglia con 13 chilometri di calate sono oltre 120 i guardiani, senza contare quelli speciali della Compagnia dei *doks*, a Genova, con circa 9 chilometri di calate, non si ha che una trentina di guardiani dipendenti dalla Capitaneria del Porto. Onde la Commissione rivolge preghiera al Presidente e al Capitano del Porto, perchè rispettivamente si adoprino ad ottenere dal Ministero dell'Interno e da quello della Marina un aumento nel personale delle guardie di pubblica sicurezza e di quelle del Porto.

Infine, il Direttore dei lavori del Porto fece osservare come, prossima essendo la sistemazione delle strade e dei binari nel Porto, si senta vivamente la necessità di definire i limiti della competenza passiva della manutenzione e polizia delle calate e spazi vari del Porto. Onde la Commissione giudicò necessario che il Direttore dei lavori del Porto e l'Amministrazione ferroviaria, di concerto preparino un regolamento al riguardo; ma, poichè si tratta di spese che debbono essere sopportate dal Ministero dei Lavori Pubblici o dalla Società ferroviaria, la Commissione fece voto da rassegnarsi al Ministro ed alla Direzione generale delle ferrovie, perchè autorizzino i rispettivi rappresentanti a condurre a termine le trattative al riguardo.

Genio Civile — *Commissione per il personale.* — Il giorno 4 corrente, sotto la presidenza dell'on. Ministro Finali e coll'intervento del sotto-segretario di Stato, on. Di Blasio, si riunì il Comitato per il personale del Genio civile, per procedere alla nomina, a termini dell'articolo 3 del nuovo regolamento, della Commissione speciale incaricata di studiare preliminarmente tutti gli affari, sui quali sia richiesto dal Ministro o dal sotto-segretario di Stato il voto del Comitato.

Riuscirono eletti, a membri effettivi, i signori: commendatore Gaetano Bompiani, presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici; comm. Giovanni Oberty, direttore generale di ponti e strade; comm. Giovanni Borgnini, ispettore nel Genio civile; comm. Giovanni Delfino, ispettore nel Genio civile.

A membri supplenti furono eletti gl'ispettori comm. Domenico Zainy e comm. Giacomo Zucchelli.

Treno direttissimo Roma-Berlino. — *Stato attuale della lunga questione.* — Non ricordiamo quante volte nello scorso anno abbiamo date notizie su questo argomento; riportiamo senz'altro le seguenti dai giornali di Roma:

È giunto al Ministero un rapporto sulle ragioni che finora hanno impedito l'istituzione del treno direttissimo fra Berlino e Roma.

Causa principale n'è l'antagonismo fra le città germaniche che sono divise sul far capo a Verona piuttosto che a Milano. Le città occidentali sostengono che il percorso fra Berlino e Milano, per il Gottardo, è soltanto di 1262 chilom., mentre per il Brennero diventa di 1305. A capo di queste città si trova Manheim.

Invece le città orientali, con Monaco alla testa, hanno per base Verona, e dicono che la distanza fra Berlino e Verona, per il Brennero, è di 1156 chilometri; mentre per il Gottardo è di 1411.

La Camera di Commercio di Manheim, in risposta, ha spedito una nota al Governo, sostenendo che Milano, centro intellettuale e commerciale d'Italia, non può essere negletta; che Verona e Brindisi non possono sostituire nè Genova, nè Milano, rilevando che per il Gottardo, seguendo la linea di Francoforte, i treni possono percorrere la distanza fra Berlino e Roma in ore 42 e mezza, mentre per il Brennero ce ne vogliono 48.

Come è noto, la questione è ancora insoluta, ma il rapporto non lascia prevedere se finirà per prevalere Monaco, ovvero Manheim con la linea del Gottardo.

Necrologie. — Il mattino dell'8 corrente, dopo breve malattia, cessava di vivere in Milano l'*ingegnere cav.* **Gerolamo Silvestri.**

Nacque il 13 marzo 1813 a Sovere su quel di Bergamo e compì gli studi nella Università di Pavia, donde si recò poscia a Milano ed ivi nell'ufficio dell'ingegnere Giulio Sarti lavorò alla costruzione della linea Milano-Monza, che fu aperta all'esercizio nel 1840, non essendosi prima aperta in Italia che la linea Napoli-Portici nel 1839.

In seguito al successivo sviluppo delle ferrovie, l'ingegnere Silvestri entrò a far parte del personale di esse, mostrandosi sempre impiegato intelligente, zelante ed onesto; abbandonò poscia le ferrovie per dedicarsi alle intraprese di costruzioni.

Assunse, solo od in società, importantissimi lavori finchè, essendosi costituito un ragguardevole patrimonio, pensò di dedicare la sua operosità alla creazione e allo sviluppo di industrie importanti seriche nel Bergamasco e meccaniche a Milano.

In questi ultimi anni poi fondò col socio ingegnere Miani le vastissime officine di Porta Vigentina per costruzioni di materiale mobile ferroviario, ponti, caldaie, locomotive, ecc.: officine che all'ultima esposizione di Parigi riportarono la medaglia d'oro appunto per un treno completo esposto dalla Casa Miani e Silvestri.

Fu per parecchi anni presidente della Banca Lombarda, e lo era ancora della Società per la ferrovia Mantova-Cremona. Esperto, intelligente nell'arte sua fu oculato e provvido amministratore: nella fortuna non dimenticò di beneficare i poveri, pei quali fondò provvide istituzioni.

Uomo dalle buone opere, l'ingegnere Gerolamo Silvestri lascia ampia eredità di affetti, di cui sono prova le numerose e sincere attestazioni di dolore pervenute alla sua famiglia.

— Morì pure a Milano in questi giorni l'*ingegnere* **Antonio Pagès**, già capo-divisione delle costruzioni delle ferrovie dell'Alta Italia e da parecchi anni in istato di riposo. Era uomo di grande patriottismo, di una intemerata rettitudine ed un distinto ingegnere-architetto.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica — L. 62,525.99 * per rifacimento in acciaio di binari di incrocio nelle stazioni della linea Bologna-Pesaro;

L. 30,800 * per risanamento e completamento della massicciata del tronco Fiorenzuola-Alseno della ferrovia Piacenza-Bologna;

L. 29,700 * per ampliamento del servizio merci nella stazione di Avezzano, linea Roma-Sulmona;

L. 4300 per costruzione di un nuovo tratto di scogliera al chilometro 32.830 della linea Bologna-Pistoia per difesa contro il Reno;

L. 1000 per costruzione di un casotto ad uso dei capi d'arte nella officina montatura locomotive presso la stazione di Firenze Porta al Prato.

Rete Mediterranea. — L. 3150 per la sostituzione di cordone telegrafico a quattro conduttori esistente nella galleria di San Martino, nella linea Genova-Spezia.

Direzione Tecnica Governativa per la ferrovia Isernia-Campobasso. — Progetto di una variante alla planimetria * del primo tronco Bosco-Redole-Boiano della ferrovia predetta.

Direzione Tecnica Governativa per la ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena. — Progetto di una variante * denominata del Cardone per modificazione al tracciato tra Valle Caricchio e la stazione di Aprigliano.

Commissione Consorziale per una ferrovia Misa-Nevola-Cerano. — Domanda * per sovvenzione chilometrica, per costruzione ed esercizio.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 308,000 per raddoppiamento di binario lungo la tratta Vercelli-Borgo Vercelli;

L. 23,000 per la costruzione di un pennello a difesa della spalla destra del 2° ponte sul Tanaro lungo la linea Savona-Bra;

L. 17,000 per la costruzione di un pennello al torrente Staffora in prossimità alla spalla sinistra ed a monte del ponte ferroviario lungo la linea Pavia-Voghera;

L. 803 per maggior spesa per riparare il tombino alla progressiva 5573 fra Castagnole e Motta.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — 18 gennaio, ore 10 ant. — Costruzione di uno scalo * a Genova P. B. Importo L. 624,000.

— 18 gennaio, ore 10 ant. — Impianto * siepi di chiusura e stecconato su parecchi tronchi ferroviari. Importo L. 185,000.

GERMANIA. — *Ferrovia dello Stato Prussiano a Magdeburgo* — 17 gennaio. — Fornitura di: 6,500 chilogrammi di acido fenico; 2,850 chilogrammi di calce fenicata; 14,000 chilogrammi di sapone verde; 2,700 chilogrammi di sapone bianco; 19,700 chilogrammi di soda; 16,400 chilogrammi di sevo; 180,000 chilogrammi di olio di colza raffinato; 310,000 id. non raffinato; 730,000 chilogrammi di petrolio e 330,000 chilogrammi d'olio per lubrificamento.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Appalto in 16 lotti * del tronco Rocchetta Melfi-Rionero della ferrovia Rocchetta Melfi-Potenza.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 8 corrente). — Badellino Francesco di Terracina per costruzione dell'8° tronco della linea Velletri-Terracina, lungo m. 9,087.78;

Stefano Venturini di Piperno per costruzione del 6° tronco della Velletri-Terracina, lungo m. 9,581.59;

Giulio Cesare Massi di Piperno per costruzione del 5° tronco della Velletri-Terracina, lungo m. 9,956.55;

Corsi Giuseppe fu Pietro di Melegnano per fornitura di chilogrammi 50,000 d'olio di lino crudo

Chiesa Pietro di Milano per fornitura di Kg. 350,000 di petrolio raffinato, marca Nöbel;

Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech di Savona per fornitura di 60 paia di ruote a disco pieno, montate su assi da 12 tonnellate, con assi e cerchioni in acciaio Martin-Siemens;

Barresi Giuseppe di Scilla per ampliamento del ponte sul torrente Pantano Piccolo, lungo la linea Taranto-Reggio;

De Rosa Francesco di Napoli per consolidamento della frana al km. 206.700 della linea Napoli-Metaponto, fra Campomaggiore e Calciano;

Bertoglio Virginio di Genova per raddoppio del binario fra Stradella e S. Nicolò;

Ermanno Von Seutter di Perugia per fornitura di N. 6490 pezzi speciali di legno quercia-rovere per scambi e crociamenti;

Francesco Gatti di Castelletto Scazzoso per impianto d'un forno sistema Hoffmann per fabbricazione e fornitura laterizi a sinistra della galleria del Turchino;

Ditta suddetta per impianto di una fornace a Visone per somministrazione mattoni occorrenti pei lavori della galleria del Cremolino;

Giuseppe Orsi per appalto lavori di costruzione del 7° tronco della Velletri-Terracina, lungo m. 9,635.09;

Ing. Ernesto Breda e C. di Milano per fornitura di Kg. 50,000 di ghisa fusa greggia;

Bernardini Giuseppe per fornitura di 3000 traverse di quercia-rovere.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Comune di Vellezzo — Pavia — (18 gennaio, ore 11 ant., fatali). — Appalto per la costruzione di un ponte in cotti sul torrente Agogna. Importo ridotto L. 36,255.89.

Municipio di Brescia (20 gennaio, ore 1 pom., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di 4 nuovi edifici per le scuole comunali diviso in 8 lotti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Messina (23 gennaio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al completamento del tronco della strada provinciale n. 163, da Giardini per Francavilla alla Nazionale Randazzo-Milazzo, compreso fra la Scala di Kaggi e la sponda destra del torrente Favara, della lunghezza di metri 4,232, e del passaggio sul torrente S. Cataldo, per la lunghezza di metri 676.25. Importo L. 293,675. Cauzione provvisoria L. 10,000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Treviso (26 gennaio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione degli argini a destra ed a sinistra del tronco del fiume Livenza, compreso fra la casa dominicale Borin ed il Canal delle Navi, nei Comuni di S. Stino e Caorle, in provincia di Venezia, per l'estesa complessiva di metri 14,241.60. Importo lire 403,220. Cauzione provvisoria L. 25,000. Cauzione definitiva il decimo.

Comune di Jatrinoli (30 gennaio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio scolastico. Importo L. 50,000. Cauzione provvisoria L. 2500.

Municipio di Firenze (15 febbraio). — **Concessione** per 40 anni, senza privilegi, del diritto di produzione e trasmissione di correnti elettriche per illuminazione e per forza motrice (servizio privato).

SPAGNA. — *Direzione generale dei Lavori Pubblici a Madrid* — 30 gennaio, ore 1 pom. — Costruzione:

1. Di un ponte in ferro sul fiume Avelès lungo la strada da Grado a Luanco (provincia d'Orviedo); importo L. 169,813.04; cauzione L. 8,500;

2. Della parte metallica del ponte sul fiume Gualda, lungo la strada da Masegoso a Sacedon (provincia di Guadalaraja); importo L. 29,049.16; cauzione L. 1,450;

3. Della parte metallica del ponte sul fiume Jarama, lungo la strada da Chinchon a Ciempozuelos (provincia di Madrid); importo L. 250,734.47; cauzione L. 12,500.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Genova — (22 gennaio, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 8000 di rame in filo sagomato (lettera *R*) a L. 2.40 il kg. Cauzione L. 1920. Consegna a giorni 50.

Direzione Costruzioni Navali. — Spezia — (29 gennaio, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 300,000 di ferro finissimo in verghe tonde per formare pernotti da mm. 8 a 40 a L. 0.32 il kg. Cauzione L. 9600.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione di una vasca per la Società Veneziana del Gaz.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Gennaio 4	Gennaio 11
Azioni Ferrovie		Meridionali	L. 710	699
»	»	Mediterranee	» 579	565
»	»	Sicule	» —	590
»	»	Sarde (preferenza)	» 265	270
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 370	—
»	»	Gottardo	» 860	860
Buoni Ferrovie		Meridionali	» 543	527
Obbligazioni Ferrovie		Sassuolo-Modena	» 295	295
»	»	Novara-Seregno	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 311	311
»	»	» 2ª emiss.	» 303.50	303
»	»	Centrale Toscana	» —	—
»	»	Meridionali	» 311	315
»	»	Sarde, serie *A*	» 302.50	303.50
»	»	» serie *B*	» 305.50	301
»	»	» 1879	» 307.50	308
»	»	Pontebba	» 464	452.50
»	»	Nord-Milano	» 261	255
»	»	Meridionali Austriache	» 318	317.50
»	»	Gottardo 4 %	» 102.10	103

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Debito ex-Pontificio. — La *Gazzetta Ufficiale del Regno* del 7 corrente, n. 4, pubblica la distinta delle 313 obbligazioni da L. 500 estratte.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1889-90. — *Dal 21 al 31 Dicembre 1889.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4065	4024	+ 41	665	632	+ 33
Media	4065	4024	+ 41	655	566	+ 89
Viaggiatori	1.259.003 10	1.332.844 86	— 73.841 76	59.792 20	44.217 20	+ 15.575 00
Bagagli e Cani	53.740 74	55.579 58	— 1.838 84	2.780 86	889 17	+ 1.891 69
Merci a G.V. e P. V. accelerata	373.709 04	409.390 12	— 35.681 08	14.036 38	7.895 01	+ 6.141 37
Merci a P. V.	1.432.305 27	1.392.385 03	+ 39.920 24	55.701 96	31.898 70	+ 23.803 26
TOTALE	3.118.758 15	3.190.199 59	— 71.441 44	132.311 40	84.900 08	+ 47.411 32
Prodotti *dal 1º Luglio al 31 Dicembre 1889.*						
Viaggiatori	25.956.943 06	25.599.689 36	+ 357.253 70	1.090.638 06	840.485 44	+ 250.152 62
Bagagli e Cani	1.181.108 20	1.161.311 17	+ 19.797 03	39.092 87	21.708 99	+ 17.383 88
Merci a G. e P. V. accelerata	6.344.390 60	6.221.773 08	+ 122.617 52	185.989 08	126.586 80	+ 59.402 28
Merci a P. V.	28.299.444 79	27.566.286 28	+ 733.158 51	1.073.840 00	642.810 59	+ 431.029 41
TOTALE	61.781.886 65	60.549.059 89	+ 1.232.826 76	2.389.560 01	1.631.591 82	+ 757.968 19
Prodotto per chilometro						
della decade	767 22	792 79	— 25 57	198 96	134 34	+ 64 62
riassuntivo	15.198 50	15.046 98	+ 151 52	3.648 18	2.882 67	+ 765 51

(*) La linea Milano-Chiasso (N. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1º giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 35ª Decade — dall'11 al 20 Dicembre 1889

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1889	799.467 39	36.876 65	383.464 05	1.415.852 33	13.168 35	2.648.828 77	3.997 00	662 70
1888	795.267 31	38.447 77	404.478 28	1.397.465 58	10.113 58	2.645.772 52	3.997 00	661 94
Differenze nel 1889	+ 4.200 08	— 1.571 12	— 21.014 23	+ 18.386 75	+ 3.054 77	+ 3.056 25	»	+ 0 76
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1889	35.868 954 36	1.707.163 52	12.399.798 54	45.831.343 24	415.326 92	96.222.586 58	3.997 00	24.073 70
1888	37.314.933 69	1.700.725 40	13.082.253 78	45.547.325 44	374.990 99	98.020.229 30	3.995 81	24.530 75
Differenze nel 1889	— 1.445.979 33	+ 6.438 12	— 682.455 24	+ 284.017 80	+ 40.335 93	— 1.797.642 72	+ 1.19	— 457 05

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1889	78.846 78	1.375 88	26.025 74	144.392 42	2.383 90	253.024 72	1.166 76	216 86
1888	58.764 93	1.211 04	19.365 89	85.966 59	1.121 37	166.429 82	1.025 61	162 27
Differenze nel 1889	+ 20.081 85	+ 164 84	+ 6.659 85	+ 58.425 83	+ 1.262 53	+ 86.594 90	+ 141 15	+ 54 59
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1889	2.811.767 17	60.013 53	635.530 48	3.139.540 54	30.989 42	6.677.841 14	1.139 67	5.859 45
1888	2.199.365 62	49.783 43	355.275 42	2.002.266 17	25.000 37	4.631.691 01	881 37	5.255 10
Differenze nel 1889	+ 612.401 55	+ 10.230 10	+ 280.255 06	+ 1,137.274 37	+ 5.989 05	+ 2.046.150 13	+ 258 30	+ 604 35

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Dicembre* 1889.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Nettuno-Ciampino	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 53	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	3,157.70	11,730.30	1,083.60	3,675.65	828.60	2,440.95	2,526.80	4,047.40	4,320.85	1,830.05	4,830.50	2,297.55
Bagagli e Cani	101.45	238.45	20.50	59.60	9.85	115.30	6.25	51.60	52.20	18.90	23.55	52.55
Merci a G. V. ed Accelerata	660.30	2,788.25	139.20	350.90	155.55	616.05	95.50	147.80	714.55	360.55	408.85	211.15
Merci a P. V.	5,256.10	6,671.00	990.20	2,258.40	2,522.25	1,227.90	32.20	1,897.25	1,548.00	386.10	2,419.35	1,104.80
Totali	9,175.55	21,428.00	2,233.50	6,344.55	3,515.75	4,400.20	2,660.75	6,144.05	6,635.60	2,595.60	7,682.25	3,666.05

ANNUNZI

MARCA
DI FABBRICA

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 18 Gennaio 1890. NUM. 3.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO. . . . . «	28	15	8

Un numero separato centesimi 30
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

NUOVO ORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO DELLA RETE SICULA

Dal 23 del corrente mese andrà in vigore un nuovo ordinamento dell'Esercizio della Rete Sicula.

Secondo questo l'esercizio verrà fatto:

a) dalla Direzione generale per la trattazione di tutti gli affari generali d'indole economica, tecnica ed amministrativa, riguardanti l'esercizio della rete;

b) da Direzioni locali di esercizio per la sorveglianza e la dirigenza locale del servizio sui vari gruppi di linee nei quali è suddivisa la rete.

All'insieme di questi servizi sopraintenderà il Direttore generale con la facoltà e le attribuzioni che gli derivano dalle leggi, dallo statuto sociale e dal regolamento interno.

***

Dalla precitata data l'intera Rete verrà suddivisa in cinque *Direzioni locali di esercizio* che avranno le seguenti sedi:

1° Direzione locale di Palermo per le linee Palermo-Porto-Caldare (stazione di Caldare esclusa), Termini-Cefalù e Roccapalumba-Santa Caterina (stazione di Santa Caterina esclusa);

2° Direzione locale di Caltanissetta, per le linee Santa Caterina Licata e Canicattì-Porto Empedocle (stazione di Santa Caterina esclusa);

3° Direzione locale di Catania, per la linea Catania-Santa Caterina;

4° Direzione locale di Siracusa, per le linee Bicocca-Noto e Valsavoia-Scordia (stazione di Bicocca esclusa);

5° Direzione locale di Messina, per le linee Catania-Messina e Messina-San Filippo (stazione di Catania esclusa).

Tutti gli uffici della Direzione generale avranno sede a Palermo, eccettuato quello del controllo prodotti che continuerà a risiedere a Messina.

***

I funzionari preposti ai vari uffici della Direzione generale ed alle Direzioni locali sono i seguenti:

Direzione Generale. — Capi servizio tecnici — Ufficio lavori: cav. Luigi Eynard ing. capo servizio dei lavori, ff. vice-direttore generale; - Ufficio del materiale: cav. Guglielmo Cappa, ing. capo servizio del materiale; - Ufficio del traffico: cav. Enrico Raboschi capo servizio del traffico.

Capi servizio amministrativi. — Segretariato: cav. Luigi Mauceri, segretario-capo; - Ragioneria: cav. Carmelo Menallo ragioniere-capo; - Contenzioso: cav. Tommaso Mercadante avv. capo del contenzioso; - Ufficio controllo prodotti: cav. Antonino Demedio capo del controllo prodotti; - Ufficio approvvigionamenti: ing. Giovanni Montersino capo degli approvvigionamenti; - Ufficio sanitario: cav. Giovanni Piazza ispettore sanitario centrale; - Ufficio Istituti di previdenza: cav. Michele Corraja capo-ufficio degli Istituti di previdenza; - Ufficio cassa: signor Ottavio Marchetti cassiere.

Sede sociale di Roma. — Capo servizio amministrativo: cav. Enrico Scialoja capo ufficio della sede.

Direzioni locali di Esercizio. — Direzione locale di Palermo: cav. Giovanni Borghese, ing. capo dell'esercizio reggente; - Direzione locale di Caltanissetta: cav. Ernesto Pennati ingegnere capo dell'esercizio reggente; - Direzione locale di Catania: signor Averardo Baldantoni ing. capo dell'esercizio reggente; - Direzione locale di Siracusa: cav. Vincenzo Parenti ing. capo dell'esercizio reggente; Direzione locale di Messina: cav. Guido Nuti ing. capo dell'esercizio.

PRODOTTI DELLE FERROVIE

Settembre 1889.

Dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate abbiamo ricevuto il *Prospetto dei prodotti lordi approssimativi* del mese di settembre 1889, in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1888.

Noi, come abbiamo sempre fatto in passato, ne riassumeremo i dati principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di settembre 1889 ascese a L. 23,703,396, mentre nel settembre 1888 fu di L. 23,515,433 e perciò presenta un aumento di L. 187,963.

A formare i sopracitati totali concorsero:

		1889		1888
Viaggiatori	L.	10,647,367	L.	10,545,170
Bagagli	»	378,772	»	400,506
Merci a Grande Velocità .	»	1,314,983	»	1,392,753
» a Piccola Velocità acceler.	»	1,357,220	»	1,395,319
» a Piccola Velocità .	»	9,913,783	»	9,708,719
Prodotti fuori traffico . .	»	91,271	»	72,966
Totali come sopra	L.	23,703,396	L.	23,515,433

Questi prodotti vanno ripartiti fra le seguenti:

Rete Mediterranea	L. 11,452,343	L. 10,803,969
» Adriatica	» 10,135,187	» 10,803,405
» Sicula	» 733,518	» 669,015
Ferrovie dello Stato	» 121,500	» 109,625
» Sarde { Compagnia Reale	» 163,428	» 144,090
» Sarde { Ferrovie Second.	» 33,295	» 21,159
» Diverse	» 1.064,125	» 964.170
Totali come sopra	L. 23,703,396	L. 23,515,483

La differenza di prodotto verificatasi tra il settembre 1889 e il settembre 1888 si divide fra:

Rete Mediterranea	L. + 648,374	
» Adriatica	»	— 668,248
» Sicula	» + 64,503	
Ferrovie dello Stato	» + 11,875	
» Sarde { Compagnia Reale	» + 19,338	
» Sarde { Ferrovie Second.	» + 12,136	
» Diverse	» + 99,955	
Totale	L.	+ 187,963

Ora al detto prodotto generale del mese di settembre in	L. 23,703,396
aggiungendo quello dei mesi precedenti in	» 43,704,623
il prodotto generale dal 1° luglio 1889 al 30 settembre 1889 risulta di	» 67,408,019
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di	» 65,882,207
per cui si ha l'aumento di	» 1,525,812

Questo aumento è così ripartito:

Rete Mediterranea	L. + 2,019,864	
» Adriatica	»	— 1,238,351
» Sicula	» + 156,486	
Ferrovie dello Stato	» + 23,112	
» Sarde { Compagnia Reale	» + 13,466	
» Sarde { SS. FF. Second.	» + 72,778	
» Diverse	» + 478,457	
Totale come sopra	L.	+ 1,525,812

La lunghezza media delle linee dal 1° luglio 1889 al 30 settembre 1889 fu di chilometri 12,950, mentre nel corrispondente periodo 1888 era di chilometri 12,196.

Il prodotto chilometrico per le singole Reti viene dimostrato dal seguente prospetto:

	Mese di settembre	Dal 1° luglio al 30 settembre
Rete Mediterranea	L. 2,405	6,948
» Adriatica	» 1,963	5,481
» Sicula	» 1,047	2,948
Ferrovie dello Stato	» 867	2,214
» Sarde { Compagnia Reale	» 397	1,084
» Sarde { Ferrovie Second.	» 106	338
» Diverse	» 715	2,149

Quindi la media fu: di lire 1,826 pel detto mese, con una diminuzione di lire 83, e di lire 5,205 dal 1° luglio 1889 al 30 settembre 1889 con una diminuzione di lire 196 in confronto col periodo precedente 1888.

Specchio dimostrativo della lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio dal 1° luglio 1889 al 30 settembre 1889.

Indicazione delle linee di cui fanno parte	Indicazione dei tronchi o linee aperte	Data dell'apertura		Lunghezza Chilom.
Rete Mediterranea	Robilante-Vernante	settembre	1	6
	Ceva-Priola	»	15	20
Totale km. nel mese di settembre				26
Totale km. dal 1° al 31 agosto 1889				61
Totale km. dal 1° luglio 1889 al 30 settembre 1889				87

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'esercizio 1888-89.

(Cont. e fine — Vedi numero 2).

Nella diminuzione poi dei prodotti della 2ª classe ed il corrispondente aumento di quelli di 3ª classe, hanno in qualche parte influito i treni suburbani testè aboliti, i quali treni invece di un aumento reale di prodotti non apportavano che uno spostamento nelle classi a tutta perdita della Società.

E con l'aumentato prodotto dei viaggiatori, anche quello della categoria bagagli risentì un lieve aumento, come rilevasi dal prospetto n. 9, poichè, mentre per l'esercizio 1887-88 il prodotto dei bagagli ascese a L. 62,672.89, per quello del 1888-89 invece aumentò a L. 64,406 24.

Nella grande velocità (vedasi prospetto n. 10) si ebbe un movimento di mercanzie che poco si discostò da quello dell'esercizio precedente; però si rilevò una certa diminuzione sul movimento del numerario e su quello delle derrate alimentari, con una differenza di L. 15,598.42 in meno sullo scorso anno, dovuta in gran parte alla diminuzione di tali trasporti.

Anche sul traffico della piccola velocità accelerata i prodotti, complessivamente considerati, subirono una diminuzione di L. 24,363, ed in effetto, come risulta dal prospetto n. 11, mentre gli introiti diversi di questo trasporto diedero sul precedente esercizio un aumento di L. 1868.42, il prodotto delle derrate alimentari, invece, e del bestiame, subì una diminuzione di L. 26,231.42.

In ordine ai trasporti a piccola velocità ordinaria, ebbesi, come sorge dagli allegati n. 12, 13, 14, un discreto aumento sul movimento delle merci, dovuto principalmente all'accresciuto traffico del trasporto degli zolfi (tonnellate 33,809 in più del precedente esercizio), ed anche all'aumentato traffico dei cereali e dei combustibili minerali. Però il percorso medio di ogni tonnellata di merci subì, in confronto di quello dell'esercizio 1887-88, una certa diminuzione, sicchè i prodotti in complesso ne risentirono gli effetti.

Risulta infatti che il prodotto della piccola velocità, il quale fu nell'esercizio 1887-88 di L. 3,313,216.99 in quello 1888-89 invece discese a L. 3,299,703.54, con una differenza in meno di L. 13,513.45.

In conseguenza della diminuzione dei prodotti sul traffico delle merci, sia a grande che a piccola velocità, anche gli introiti diversi (vedasi prospetto n. 15) diedero una proporzionata diminuzione; ed infatti nell'esercizio passato si ebbe per introiti diversi un totale di L. 72,808.40, mentre nel 1888-89 tali introiti discesero a L. 63,440.53, con una differenza in meno di L. 9367.87.

I prodotti indiretti poi, sebbene non abbiano alcuna relazione col traffico in genere, pure, come risulta dal cennato prospetto n. 16, diedero un totale di L. 25,747.22 con una differenza in meno di L. 8483.14 sull'anno passato, in cui tali prodotti ammontarono a L. 34,230.36.

Perchè infine possiate formarvi un concetto dell'importanza di ciascuna stazione della rete, vi presentiamo il quadro riassuntivo n. 19, dal quale rilevasi, in ordine dell'importanza di ciascuna delle stazioni medesime, il movimento in partenza ed in arrivo di ogni categoria di trasporto ed il prodotto ottenuto, lordo delle tasse erariali. In un apposito diagramma vi mettiamo sott'occhio i prodotti ottenuti mese per mese nelle varie categorie dei trasporti durante i primi quattro mesi d'esercizio.

§ 2. — Corrispettivi a rimborso di spesa.

Giusta quanto fu detto nella relazione precedente, in quest'anno si compì la laboriosa liquidazione dei trasporti effettuati a rimborso di spesa, a cominciare dal 1° luglio 1885, in base alle norme stabilite d'accordo col Governo,

e perciò i corrispettivi anzidetti ammontarono alla cifra di L. 266,873.05 così ripartita:

Denominazione dei Trasporti	Introiti a rimborso di spesa nel		Differenza	
	1888 89	1887-88	in più	in meno
Treni, carri e carrozze in servizio dello Stato . . . . L.	80.00	1,294.80	—	1,214.80
Corrispondenze e pacchi postali »	81,416.14	81,710.14	—	294.14
Trasporti per l'esecuzione dei lavori a cottimo (allegato *B*). »	145,949.47	44,609.45	101,340.02	—
Nuove costruzioni: Scordia-Caltagirone »	88.70	—	88.70	—
Nuove costruzioni: Noto-Licata . . »	1,851.17	—	1.851 17	—
Nuove costruzioni: Siracusa al molo . »	—	—	—	—
Diversi . . . . »	37,487 57	20,832.52	16,655.05	—
Totali . . . L.	266,873.05	148,446.91	119,934.94	1,508.94
Aumento sull'esercizio precedente . . . L. 118,426				

Queste cifre comprendono pertanto i corrispettivi dei trasporti effettuati in quest'anno nonchè quelli ricavati dalla liquidazione degli anni passati, come meglio si potrà rilevare dal prospetto n. 17; e giova soggiungere che tali trasporti naturalmente aumenteranno appena si affretteranno i lavori delle nuove costruzioni. Siccome poi essi costituiscono una parte non indifferente del traffico della Società, abbiamo creduto giusto in quest'anno compilare il prospetto n. 18 da cui si desumono le quantità reali e chilometriche trasportate per ciascuna categoria di trasporto.

§ 3. — Tariffe.

Allo scopo di facilitare e promuovere lo sviluppo del traffico, la nostra attenzione, durante l'esercizio 1888-89, è stata rivolta al miglioramento delle tariffe per renderle, nello stesso tempo, adatte ai bisogni del commercio e proficue all'azienda sociale.

Per quanto riguarda il servizio viaggiatori abbiamo provveduto, accogliendo le istanze di alcuni Municipi, all'istituzione di nuovi biglietti di andata e ritorno per favorire lo sviluppo delle relazioni interprovinciali. Di concerto poi con le Società continentali, abbiamo messo in vigore due nuove concessioni speciali per viaggi a prezzo ridotto a favore dei maestri elementari e degli indigenti alienati o supposti idrofobi.

Nel servizio merci si sono introdotte speciali agevolazioni nell'interesse delle fabbriche di acque gazose per i trasporti di bottiglie vuote di ritorno, ecc., dell'industria vinicola per le botti vuote: e con l'istituzione, in via di esperimento, di una nuova tariffa locale si è cercato di dare maggior sviluppo ai trasporti di zolfo dal centro dell'isola a Porto Empedocle. Nuove norme furono emanate per l'applicazione dei diritti di magazzinaggio, di cui all'art. 117 delle tariffe, e per i treni speciali di cui all'art. 6.

Con appositi regolamenti si sono poi semplificate le norme contabili per il servizio nelle fermate, in modo da agevolare la introduzione del servizio merci anche in quelle abilitate al solo servizio viaggiatori.

In ultimo, d'accordo con le Società del Mediterraneo e dell'Adriatico, sono state studiate e proposte varie modificazioni di tariffe per i trasporti di radice saponaria e di vetrerie, di materiali da costruzione, ecc., ed è stata modificata la tariffa locale comune n. 406.

Anche nei servizi internazionali sono state introdotte utili innovazioni con l'attuazione delle nuove tariffe pel servizio italo-germanico e italo-svizzero, alla quale farà seguito in breve l'applicazione di nuove tariffe in corso di stampa pel servizio diretto francese e per le poste svizzere ed austriache.

§ 4 — Spese.

Durante l'esercizio di cui ci occupiamo, le spese ordinarie e straordinarie, comprese quelle delle ferrovie complementari ammontarono a . . . . L. 6,333,690.96
e per chilometro . . . . » 9,369.36
mentre quelle dell'esercizio precedente ascesero a. . . . . » 6,273,668.58
e per chilometro . . . . » 9,349.73

cosicchè nel quarto esercizio noi abbiamo avuto
una maggiore spesa complessiva di . » 60,022.38
ed una maggiore spesa chilometrica di . » 19.63

Affinchè possiate rilevare di quali elementi risulta la sopracitata spesa di esercizio e quali sono i servizi che diedero luogo alla maggiore spesa, vi mettiamo sott'occhio il seguente quadro:

	Spese di esercizio		Differenza	
	1888-89 chilom. 676	1887-88 chilom. 671	in più	in meno
Spese generali della Società.	837,875.86	898,813.88	—	60,938.02
Servizio della manutenzione.	1,415,884.34	1,491.047.94	—	75,163.60
» del mat. e trazione.	2,553,271.99	2,391,035.66	162,236.33	—
» del mov. e traffico.	1,526,658.77	1,492,771.10	33,887.67	—
Totali . . .	6,333,690.96	6,273,668.58	196,124.00	136,101.62
Aumento sull'esercizio precedente . . .			60,022.38	

La maggiore spesa da noi fatta in questo esercizio devesi attribuire a cause indipendenti dalla nostra volontà. E difatti rileverete che su questo risultato dovettero principalmente influire il servizio del materiale e trazione che spese una maggiore somma di L. 162,236.33 dovuta in gran parte al maggior prezzo dei carboni ed a talune riparazioni radicali occorse nelle locomotive, ed il servizio del movimento il quale dovette in questo esercizio addebitarsi delle provviste che furono trovate nelle stazioni alla mezzanotte del 30 giugno 1885.

Questo addebitamento, che ammonta alla rilevante cifra di L. 40,438.82, non potè farsi a tempo opportuno perchè la Commissione di consegna degli approvvigionamenti solo nel dicembre 1888 ultimò il lavoro riguardante le provviste esistenti fuori magazzino.

Essendo quindi giustificati gli aumenti dei servizi del materiale e trazione (1) e del movimento e traffico (2) resterebbero le economie fatte dal servizio della manutenzione e degli uffici amministrativi; quali economie ascendono alla cospicua somma di L. 136,101.62.

Le economie fatte dal servizio di manutenzione sono in gran parte dovute alla riduzione del personale che si potè effettuare col nuovo ordinamento dei servizi. Quelle fatte negli uffici amministrativi si sono verificate perchè cogli stessi uffici si è proceduto altresì alle spese generali riguardanti le costruzioni delle ferrovie complementari.

In conclusione, malgrado l'apparente aumento delle spese, noi possiamo ritenere che effettivamente in questo esercizio si è ottenuto un'economia, la quale, specie per quanto riguarda il personale, si può affermare rilevante, tanto più se si tiene conto degli aumenti di stipendio e delle promozioni accordate nell'anno e delle spese di trasloco e delle indennità pagate per l'applicazione graduale dei nuovi ordinamenti.

Dal diagramma allegato rileverete in quali rapporti stiano le spese coi prodotti dei primi quattro anni di esercizio.

§ 5. — Contabilità dei fondi di riserva per la conservazione delle strade, del materiale e della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Qui appresso vi diamo le risultanze della contabilità sociale riguardante i fondi di previdenza istituiti con l'art. 16 del contratto, significandovi che le partite controverse sono state comprese nel conto lavori e provviste in attesa di approvazione e saranno conteggiate a carico dei rispettivi fondi man mano che saranno ammesse dal Governo.

Il conto relativo al fondo di riserva per provvedere ai danni cagionati alle strade da forza maggiore si è chiuso con un saldo creditore di L. 843,319.14.

(1) Il carbone in media ha subito un aumento di circa L. 2 per tonnellata; oltre a ciò bisogna considerare che in questo esercizio si è avuto un maggior numero di convogli-chilometro.

(2) Nella spesa di personale si ebbe una riduzione, che è in parte dovuta all'impianto delle Direzioni locali; però tale riduzione sarebbe stata maggiore se non si fosse stati costretti ad incontrare non poche spese di trasloco per destinare alla rete principale il personale esuberante.

Il conto relativo al fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento, si è chiuso con un saldo a suo credito di L. 157,354.70.

Il conto del fondo di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso si è chiuso con un saldo a suo credito di L. 205,572.14.

Il credito quindi dei tre fondi di riserva ammonta, secondo le risultanze contabili del 30 giugno 1889, a L. 1,206,245.98.

Da ultimo, il conto della Cassa per gli aumenti patrimoniali si è chiuso con un saldo creditore di L. 363,955.58.

Con questa somma, come già fu detto nella Relazione del 1887-88, si dovrà far fronte al rimborso del materiale di esercizio, acquistato da quest'Amministrazione, in aumento d'inventario dal 1° luglio 1885 fin oggi, i cui documenti d'acquisto sono tuttavia in esame presso l'Ispettorato governativo.

Si dovrà altresì far fronte al pagamento dei lavori per costruzione di passaggi a livello, impianto di apparecchi per le manovre, per collocamento di cordoni telegrafici, per modifiche di locomotive, di vetture e di alquanti carri-merci, la cui spesa fu già sottoposta all'approvazione del Governo.

I saldi più sopra accennati non corrispondono in tutto con la situazione dei relativi fondi quale risulta dalle contabilità accettate sinora dal competente Ufficio governativo di riscontro; ma possiamo assicurarvi che le controversie riguardanti l'imputazione ai vari fondi non sono molto rilevanti, e che le ragioni di dissidio circa il conteggio dei trasporti e dei lavori si sono di molto attenuate.

4. — Costruzioni.

a) Studi per conto del Governo.

È a voi noto che nei primi tre anni d'esercizio la nostra Amministrazione ultimò e presentò tutti i progetti delle linee complementari della Sicilia, e che il Governo dichiarò esaurito il mandato della Società, ordinando la chiusura dei conti per la fine dell'ottobre 1887.

Avendoci il Governo affidata la riforma del progetto Tusa-Cefalù, sulla linea Messina-Patti-Termini, questo venne nel marzo presentato all'approvazione, che fu soddisfacente per questa Società.

Per tutti gli studi sopraccennati e per le espropriazioni affidateci, noi nei 4 anni d'esercizio abbiamo speso in uno agli interessi e alle spese generali, la somma di L. 1,499,439.28 delle quali al 30 giugno 1889 ci erano state
rimborsate dallo Stato. . . . . . » 1,393,439.32

rimanendo in corso di liquidazione a nostro
credito le altre. . . . . L. 105,999.96

Per gli obblighi contratti con la convenzione 21 giugno 1888, approvata con la legge 20 luglio detto anno, si versarono nelle casse dello Stato L. 172,926.51 a titolo di restituzione per il costo degli studi delle linee Scordia-Caltagirone e Licata-Terranova, comprese nella convenzione stessa.

b) Costruzioni affidate alla Società.

Come vi annunciammo nella precedente nostra relazione, essendo state prese tutte le disposizioni necessarie per attuare la presentazione sollecita di tutti i progetti delle linee affidateci con la convenzione 21 giugno 1888, si potè nel gennaio 1889 trasmettere il progetto di esecuzione del tronco Licata-Terranova, e successivamente quelli dei tronchi da Noto a Modica della linea Noto-Licata, quelli della intiera linea Scordia-Caltagirone e della diramazione al porto di Siracusa, che formano il primo gruppo.

Si presentarono contemporaneamente tutti i progetti del secondo gruppo, cioè quelli dei tronchi da Modica a Terranova, sulla linea Noto-Licata, anticipando così di un anno la loro presentazione.

Furono presentati altresì i progetti per gli ampliamenti delle stazioni di Siracusa, Valsavoia e Licata per l'innesto delle nuove linee.

Avevamo così al 15 luglio presentato all'approvazione i progetti di tutte le linee affidate alla Società con la convenzione su ricordata, e col successivo agosto quelli delle stazioni nella stessa contemplate.

Si ottenne l'approvazione del progetto esecutivo del tronco Licata-Terranova nel mese di marzo, e si dispose subito per le relative pratiche di espropriazione, le quali volgono al loro termine ed ora abbiamo anche posto mano ai lavori.

Vi partecipiamo a questo proposito che il Ministero, valendosi delle facoltà consentite dalla legge, ci autorizzò ad anticipare l'apertura al pubblico esercizio dei tronchi Licata-Terranova e Scordia-Militello e della diramazione al porto di Siracusa, riducendo di un anno i relativi termini. Questi termini decorrono dall'approvazione dei progetti.

c) Provvista dei fondi occorrenti per le nuove costruzioni.

In esecuzione dell'art. 14 della convenzione 21 giugno 1888, ed in conformità delle autorizzazioni da voi dateci nell'Assemblea straordinaria del 17 luglio 1888, abbiamo procednto durante lo scorso esercizio all'aumento del capitale in azioni ed alla emissione di obbligazioni sociali.

Le nuove 10,000 azioni, per l'ammontare nominale di L. 5,000,000, come vi è noto, furono offerte in opzione ai possessori dei vecchi titoli, i quali, approffittando quasi tutti della facoltà loro riservata, lasciarono scoperte soltanto n. 346 azioni, che realizzammo con vantaggio nel vostro interesse.

I versamenti sulle nuove azioni furono ripartiti per decimi, l'ultimo dei quali scade il prossimo dicembre. A tutto il 30 giugno i decimi maturati ammontavano a 3,000,000 ed i versamenti eseguiti erano di L. 2,987,350.

Lo scorso gennaio, nell'intento di assicurarci i fondi occorrenti alla esecuzione del primo gruppo di linee, delle quali speravamo che il Governo non avrebbe ritardato ad approvare i progetti, ritenemmo opportuno profittare delle condizioni generali del mercato momentaneamente non sfavorevoli, ma di assai incerta durata, ed in conseguenza procedemmo alla emissione di una prima serie di obbligazioni per un ammontare corrispondente al capitale sociale.

Le obbligazioni del tipo 4 per cento in oro, netto di tasse, di L. 500 ciascuna, furono da noi cedute ad un importante gruppo bancario di Berlino e Francoforte s/M. Esse hanno trovato una favorevole accoglienza su quelle piazze, ciò che ci agevolerà il collocamento dei titoli che dovremo successivamente creare dopo l'apertura all'esercizio delle prime linee in costruzione.

Le obbligazioni emesse al 30 giugno erano 36,000 per l'ammontare nominale di L. 18,000,000, sui quali avevamo incassato L. 14,940,000.

Lo stesso gruppo bancario assunse anche le obbligazioni che emetteremo nel corso di quest'anno a misura dei versamenti sulle nuove azioni, di modo che al termine dell'anno il nostro capitale in azioni sarà di 20,000,000, rappresentato da 40,000 azioni, e le nostre Obbligazioni 4 per cento ammonteranno del pari a 20,000,000, rappresentati da 40,000 titoli.

d) Obbligazioni a carico dello Stato.

Il Governo, durante lo scorso esercizio, ci ha richiesto la creazione di altre due serie (*C* e *D*) di Obbligazioni 3 per cento, il servizio delle quali, per gli interessi ed il capitale, è a carico dello Stato, ed ha provveduto direttamente al collocamento delle medesime.

La serie *C* è costituita da 64,700 Obbligazioni, e quella *D* da altre 21,000, per un importo nominale complessivo di L. 42,850,000.

I titoli così da noi forniti allo Stato ammontano in tutto a 217,700 per L. 108,850,000 nominali.

Il benefizio risultato a nostro favore dalle emissioni delle serie *B*, *C* e *D* è stato di L. 90,799.65, che fanno parte del conto commissioni, provvigioni e interessi diversi.

5. — Contenzioso.

Dal 1° luglio 1888 a tutto il 30 giugno 1889 si ebbero 41 cause civile e commerciali, comprese 14 rimaste pendenti nello scorso anno.

Di esse cause ne furono esitate in modo definitivo 25: 10 con sentenze favorevoli; 2 con sentenze favorevoli in parte; 1 con sentenza contraria; 6 con bonario componimento o per transazione; e 6, infine, per volontario recesso od abbandono delle parti avverse. Ne restarono quindi pendenti 16.

Finalmente, nel periodo di tempo sopra indicato si ebbero 347 cause per contravvenzioni alle leggi ed ai regolamenti sulla polizia e sicurezza delle strade ferrate.

6. — Situazione finanziaria.

La situazione finanziaria della Società assunse in questo esercizio un carattere affatto eccezionale, perchè, mentre con la situazione al 30 giugno 1888 la rimanenza dei fondi disponibili in cassa o presso i banchieri era di L. 1,501,985.76 al 30 giugno 1889 ascendeva a . . . » 17,368,034.46

E ciò in causa dell'emissione delle Obbligazioni 4 per cento, per cui la Società aveva realizzata la somma di. . . . . . » 14,940,000.00 e di quella delle 10,000 nuove azioni, per cui si era riscossa la somma di . . » 2,987,350.00

L'Amministrazione provvide con le maggiori cautele all'impianto temporaneo dei fondi disponibili in attesa dello incominciamento delle nuove costruzioni affidate alla nostra Società.

Il seguente prospetto vi dimostrerà la rimanenza alla sera del 30 giugno 1889:

Incassi effettuati.

Capitale sociale	L.	17,987,350.00
Obbligazioni sociali	»	14,940,000.00
Fondi di riserva statutari	»	191,907.62
Fondi speciali pel mantenimento, miglioramento ed aumento della proprietà	»	1,570.201.56
Fondi delle istituzioni di previdenza pel personale	»	769,901.63
Creditori diversi	»	8,393,055.18
Utili dell'esercizio	»	952,748.60
Totale degl'incassi . . .	L.	44,805,164.59

Erogazioni.

Importo del materiale rotabile, d'esercizio e degli approvvigionamenti, dei lavori in corso nelle officine e dei depositi fatti dalla Società	L. 16,829,396.31	
Spese di fondazione	» 266,514.87	
Lavori e provviste per conto dello Stato:		
Lavori e provviste in corso al 30 giugno 1885 . L. 75,471.66		
Studi per le ferrovie complementari . . . » 110,715.54		
Acquisto di nuovo materiale rotabile . . . . » 106,988.97		
Lavori di miglioramento e completamento delle linee . . . . . » 463,052.76		
Lavori e provviste in attesa di approvazione » 882,269.00		
	L.	1,638,497.93
Spese per lo studio della ferrovia circumetnea	»	152,848.89
Liquidazione del cessato esercizio calabro siculo	»	37,079.99
Debitori diversi	»	8,512,792.14
Totale delle erogazioni . . .	L.	27,437,130.13
Resta la somma di	L.	17,368,034.46

che costituisce la rimanenza in cassa, presso le Banche ed in portafoglio.

I rimborsi da parte dello Stato pei lavori e provviste fatti per suo conto procedono regolarmente. E difatti, il saldo creditore della nostra anticipazione per gli studi delle nuove linee complementari e per acquisto del nuovo materiale rotabile si è ridotto a . . . . L. 217,704.51 quando al 30 giugno 1888 ammontava a » 412,133.45

Però, atteso lo sviluppo da noi dato alle opere occorrenti pel miglioramento e completamento delle linee ed ai lavori e provviste urgenti, per cui non si poteva attendere lo espletamento delle formalità amministrative, ci troviamo in disborso di. . . . . L. 1,345,321.76 che ci verranno rimborsate, come pel passato, colla presentazione dei relativi documenti.

Fra queste quantità ve ne è qualcuna in contestazione, ma non è di grande importanza, poichè il credito contestato non supera le L. 60,000, nè a noi mancano ragioni per sostenere il nostro diritto.

Molte questioni riguardanti i progetti e la esecuzione delle opere di conto dell'allegato *B* del contratto e dei fondi speciali furono risolute d'accordo tra il Governo e la Società, e noi quindi nel bilancio di questo esercizio abbiamo potuto accreditarci (specie per ciò che riguarda i trasporti a rimborso di spesa) di somme non indifferenti, che prima erano incerte o contestate.

La situazione finanziaria della Società, quindi, si è meglio delineata, poichè le eccezioni e le riserve opposte a taluni nostri crediti verso il Governo sono state già in parte eliminate o ristrette, e noi confidiamo che non mancherà da parte del Governo tutta la buona volontà per togliere di mezzo le altre controversie, le quali saranno così risolute senza il bisogno di ricorrere ai mezzi previsti dal contratto.

7. — Utili della gestione e proposta per la loro ripartizione.

I proventi dello esercizio, tutto compreso, ammontano a	L.	8,748,934.55
Le somme erogate per spese, quote spettanti allo Stato ed ai fondi speciali, tasse, spese di fondazione, ecc., ammontano a	»	7,809,869.56
La differenza di	L.	939,064.99
rappresenta l' utile ottenuto nella gestione 1888-89.		
Da questa somma deve essere prelevato 1/20 per assegnarlo al fondo di riserva ordinario	»	46,953.24
Ciò che riduce a	L.	892,111.75
l'utile ripartibile nella gestione 1888-89.		
A cui aggiungendo l'utile non ripartito della gestione 1887-88 in	»	13,683.61
si ha che la somma a disposizione per distribuirsi ammonta a	L.	905,795.36

Da questa somma dedotto il dividendo del 5 0/0 sul capitale di L. 15,000,000 già pagato con i due acconti semestrali, rimangono L. 155,795.36, che vi proponiamo di ripartire, a tenore dell'art. 58 dello Statuto, nel seguente modo:

1/10 al fondo di riserva straordinaria, cioè L. 15,579,53; e del residuo in L. 140,215.83;

L. 16,825.89, pari al 12 0/0, a disposizione del Consiglio, e cioè 8 da ripartirsi fra i Consiglieri e 4 tra il Direttore e i capi di servizio;

L. 75,000 da potersi distribuire in aumento del dividendo a favore delle 30,000 azioni vecchie;

Portando a conto nuovo il residuo, cioè L. 48,389.94.

In conformità delle prescrizioni statutarie, vi invitiamo poi a procedere alla elezione per la rinnovazione parziale del Consiglio e per la nomina dei sindaci.

Escono di carica per anzianità gli amministratori signori: cav. avv. Pietro Calapai, conte Alberto Miglioretti, commendatore Saverio Parisi, comm. Francesco Tenerelli, commendatore Roberto Varvaro.

I sindaci uscenti di carica sono, come effettivi, i signori: comm. Letterio Bonanno, prof. avv. Ulisse Manara, cav. Domenico Piazzi Montanaro, Giuseppe Robbo, cav. Filippo Vita.

Come supplenti, i signori: avv. Lorenzo Pareti, prof. ingegnere Carlo Pintacuda.

Gli amministratori e i sindaci uscenti di carica sono rieleggibili.

Per il testo delle deliberazioni, vedansi le « Informazioni » del n. 49 del 7 dicembre 1889, a pagina 781.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Conferenza internazionale a Roma
per l'orario estivo 1890 delle grandi ferrovie europee.

Il 15 corrente si è inaugurata a Roma una delle consuete Conferenze internazionali ferroviarie, che da assai tempo tengonsi due volte all'anno per prendere accordi sugli orari invernali ed estivi per le grandi linee europee.

Era la prima volta che i rappresentanti delle Società ferroviarie dei diversi paesi adunavansi a Roma; e scopo loro era di convenire sulle modalità per gli orari internazionali nell'estate 1890.

Prima di inaugurare i lavori eransi tenute alcune sedute preparatorie alla sede della Società Mediterranea.

Alla conferenza intervennero oltre 120 rappresentanti, mentre parecchi scusarono la loro assenza.

Sedeva alla presidenza il comm. Ripa di Meana, rappresentante il nostro Governo; alla destra di lui, il principe Colonna d'Avella, rappresentante la Società Mediterranea, il comm. Kossuth, direttore del Compartimento di Napoli, alcuni rappresentanti delle principali Società estere; alla sinistra, il senatore Cagnola, rappresentante la Società Adriatica, il comm. Gelmi, vice-direttore dell'Adriatica a Bologna, il comm. ing. Benedetti, rappresentante la sede di Roma, altri rappresentanti delle principali Società estere, il comm. Braida, ispettore superiore del Governo, il cav. Zocchi, pure rappresentante il Governo.

Primo prese la parola il comm. Ripa di Meana, il quale pronunciò un applaudito discorso, per salutare i convenuti, a nome del Governo. Egli espresse la gratitudine del nostro paese, per avere stabilito il loro convegno in Roma, che è lieta di ospitarli. Accennando allo scopo della Conferenza, dimostrò fiducia che dai suoi lavori si avranno risultati vantaggiosi per tutti gli Stati.

Presero quindi la parola il senatore Colonna d'Avella, in nome della Società Mediterranea, e il senatore comm. Carlo Cagnola, in nome della Società per la Rete Adriatica. Amendue resero grazie alle Società straniere per essersi fatte rappresentare.

Assuntasi poi la presidenza dal comm. Kossuth, Direttore del 2° Compartimento della Rete Mediterranea, ebbero principio i lavori della Conferenza che continuarono anche la dimane.

Le proposte che furonvi adottate saranno sottomesse all' approvazione delle diverse Società ferroviarie.

Si stabilì prima di tutto che sede del prossimo Congresso sarebbe stata Stutgarda, nel luglio del corrente anno, a fine di stabilire gli orari invernali.

Tra le principali proposte approvate dalla Conferenza, vi sono il collegamento di tutte le capitali mediante treni direttissimi di lusso, il servizio dei treni internazionali, e la bipartizione della valigia delle Indie in Alessandria donde parte della valigia procederebbe per Roma, l'altra per Brindisi.

Possiamo inoltre assicurare che, specialmente per le coincidenze dei treni ferroviari al Gottardo e al Brennero, si potrà ottenere nell' orario estivo del 1890 qualche miglioramento, mercè i raddoppiamenti dei binari già compiuti o che sono in corso di esecuzione.

Compiuti i lavori, i Conferentisti, per invito delle Società del Mediterraneo e dell'Adriatico adunaronsi la sera del 16 a banchetto all'*Albergo Roma*, ove convennero eziandio il Ministro ed il Sotto segretario di Stato per i Lavori Pubblici.

La sera stessa partirono, per invito delle Società medesime, per Napoli, d'onde la mattina successiva salirono colla funicolare al Vesuvio.

><

Linea di raccordo
tra le stazioni Trastevere e Termini di Roma
(*Ponte in acciaio sul Tevere*).

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con suo voto del 2 novembre 1889, nell'approvare, in massima, il progetto modificato, presentato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per la costruzione del primo tratto della linea di raccordo della stazione di Roma-Trastevere con quella di Roma-Termini, comprendente la costruzione di una travata metallica sul Tevere e sulle vie adiacenti, ebbe ad opinare che prima d'emettere parere definitivo sulla proposta preferenza a dare all'acciaio sul ferro nella formazione della travata predetta, si dovesse sentire l'avviso del R. Ispettorato delle Miniere.

Sappiamo ora che sottoposto, in conseguenza, all'Ispettorato delle Miniere il quesito « se l'attuale stato di perfezionamento della fabbricazione dell'acciaio Martin-Siemens in Italia permetteva di sostituire con piena sicurezza questo metallo al ferro nella costruzione dei grandi ponti e viadotti per le ferrovie », l'Ispettorato medesimo ha espresso il parere che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici possa approvare il progetto del proposto ponte in acciaio sul Tevere, appoggiando il suo parere su parecchie considerazioni d'ordine tecnico e sull'esempio di non poche grandi opere, del genere di quelle di cui si tratta, costruite all'estero.

Il ponte proposto è obliquo a 40°, ed è diviso in tre campate, la centrale lunga m. 134, e le laterali m. 94.20 ciascuna.

><

Ferrovia Legnago-Monselice
(*Riparto del contributo provinciale Padova e Verona*).

Con Reale Decreto del giorno 5 del corrente mese venne revocato il precedente Decreto Reale 2 aprile 1885, N. 3092, serie 3ª, col quale si stabilivano le quote di contributo a carico delle provincie di Verona e di Padova, per la costruzione della ferrovia da Legnago a Monselice. Col nuovo decreto il riparto del detto contributo resta definitivamente fissato nelle seguenti proporzioni: millesimi 737 a carico della provincia di Padova, e millesimi 263 a carico di quella di Verona.

><

Ferrovia Cuneo-Saluzzo
(*Variante tracciato presso Santuario Madonna della Ripa*).

In seguito a disposizioni date dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate perchè nella linea da Cuneo a Saluzzo venga eseguita la variante in corrispondenza al Santuario della Madonna della Ripa, la Società delle Ferrovie del Mediterraneo ha ordinato la redazione del relativo progetto, il quale sarà quanto prima sottoposto all' approvazione governativa.

><

(*Per l'ubicazione della fermata di San Benigno*).

Ci scrivono da Cuneo che quella Giunta Municipale ha fatto istanza al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè la fermata di S. Benigno della futura linea ferroviaria Cuneo-Saluzzo venga stabilita, an-

zichè nel punto indicato dal piano approvato, nel sito di incontro del tracciato della ferrovia colla strada comunale di San Benigno, che risulterebbe di molto maggior vantaggio non solo agli abitanti della zona inferiore di San Benigno, ma anche per quelli della zona superiore di San Benigno, Ruata Rossi e Papatore, i quali sarebbero così serviti da comode strade comunali dirette alle rispettive borgate.

><

Ferrovia Avezzano-Roccasecca
(*Stato lavori dei due tronchi Arce-Arpino-Sora*).

Sull'andamento dei lavori di costruzione dei due tronchi Arce-Arpino e Arpino-Sora della ferrovia Avezzano-Roccasecca, riceviamo le seguenti informazioni, riferite al 1° del corrente mese.

I lavori dei due tronchi nello scorso mese di dicembre furono condotti con soddisfacente attività, compresi quelli della galleria Scrime, nella quale si raggiunse l'avanzamento medio giornaliero di un metro, quantunque si sia lavorato dal solo imbocco Arce.

La situazione dello scavo e delle murature della galleria all'epoca predetta era la seguente:

		Attacco Arce.	Attacco Arpino.
Scavo. —	Avanzata	620.50	1250 —
	Calotta	588 —	1224 —
	Strozzo	544 —	1224 —
	Piedritti	523.60	1224 —
Muratura. —	Calotta	571.50	1224 —
	Piedritti	521.60	1224 —
	Arco rovescio	304.70	539.50.

Di questa galleria restano ancora a perforarsi m. 283. I lavori presentano serie difficoltà a causa delle abbondanti filtrazioni d'acqua; sono occorse puntellature eccezionalmente robuste e rivestimento non minore di un metro per resistere al rigonfiamento ed alla spinta del terreno.

I lavori dei due tronchi, in base al contratto, devono trovarsi ultimati nel novembre del corrente anno; però per raggiungere questo scopo è necessario provvedere ad eliminare le difficoltà che si oppongono alla ripresa dei lavori della galleria di Scrime dall'attacco di Arpino.

><

Riordinamento ed ampliamento della stazione di Brescia.

La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato alla approvazione governativa il progetto di massima per il generale riordinamento ed ampliamento della stazione di Brescia, in dipendenza dello allacciamento delle linee per Piadena e per Parma, nonchè per la conseguente deviazione di un tratto della linea per Olmeneta.

I provvedimenti proposti col progetto sono necessari per rimediare alla ristrettezza degli attuali impianti ed alla cattiva disposizione generale della stazione, specialmente in previsione dell'attivazione della linea Brescia-Piadena-Parma. La spesa che sarebbe necessaria per provvedere alla esecuzione dei lavori, ammonterebbe a L. 1,980,000 circa, cioè: per la deviazione della linea per Olmeneta lire 335,000, pell'ampliamento della stazione L. 1,645,000.

La spesa dovrà venire ripartita fra le tre linee Milano-Venezia; Parma-Brescia e Pavia-Cremona-Brescia. Per intanto la Società domanda l'approvazione della spesa di L. 215,000 circa, occorrente per le espropriazioni.

><

Ampliamento della stazione di Sparanise.

Il Consiglio di Stato ha opinato che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo per l'ampliamento della Stazione di Sparanise, richiesto dal raddoppiamento di binario lungo la linea Roma-Napoli e dall'allacciamento della linea Sparanise-Gaeta. La spesa presunta per la esecuzione dei lavori ammonta a L. 319,806, ivi compreso il costo del materiale metallico di armamento.

><

Servizio cumulativo della Rete Mediterranea colla Ferrovia Novara-Seregno.

In seguito ad accordi intervenuti fra le Amministrazioni interessate, il servizio cumulativo della Rete Mediterranea colla ferrovia Novara-Seregno, sarà dal giorno 1° febbraio p. v. regolato dalle norme e condizioni pubblicate nell'ordine generale di servizio n. 5-1890, le quali annullano quelle contenute negli ordini generali di servizio n. 252-1887 e 156-1888.

><

Tariffe e condizioni per l'eseguimento delle operazioni e formalità doganali sulla Rete Mediterranea.

Dietro approvazione Ministeriale e accordi colla Rete Adriatica a cominciare dal 15 corrente per le operazioni e formalità doganali che, per conto delle parti, vengono eseguite a cura delle Strade Ferrate, a sensi dell'art. 8 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti, sono entrate in vigore sulla Rete Mediterranea nuove Tariffe e Condizioni, destinate ad abrogare e sostituire quelle pubblicate il 1° settembre 1885 e inserte pure nelle Tariffe per i servizi diretti coll'Austria-Ungheria-Svizzera-Germania.

Le citate Tariffe e Condizioni sono raccolte in apposito fascicolo intitolato « Tariffe e Condizioni per l'eseguimento delle operazioni e formalità doganali », vendibile presso le stazioni al prezzo di L. 0.50 per ciascun esemplare.

><

Servizio merci nella fermata di Camposanto.

La Società delle Meridionali ha chiesto al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di essere autorizzata ad ammettere la fermata di Camposanto al servizio delle merci, limitatamente però ai soli trasporti a G. V. e per colli non eccedenti il peso di chilogrammi 50 per ciascuno.

><

Parere del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato parere su di una domanda della Società Austro-Ungarica privilegiata delle Ferrovie dello Stato, diretta ad ottenere il pagamento della differenza di prezzo corrispondente al maggior peso verificatosi di 7 locomotive a *tender* fornite per conto dello Stato alla Società delle Strade Ferrate della Sicilia.

><

Tariffe.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quella delle Ferrovie dell'Adriatico, ha chiesto al Ministero dei Lavori Pubblici di essere autorizzata a prorogare per un anno la concessione accordata alla Ditta Fratelli Selve per trasporti di ottone e di rame in partenza da Donnaz e destinati a stazioni della Rete Mediter-

ranea ed Adriatica, fermo restando l'obbligo di traffico minimo di 1100 tonnellate in complesso.

La concessione della quale trattasi consiste nella applicazione, in via di rimborso: *a*) dei prezzi della classe 2ª (tariffa N. 75) per le spedizioni di filo d'ottone e di rame senza vincolo di peso; *b*) dei prezzi della serie *B* della tariffa speciale N. 115, P. V., per le spedizioni a vagone completo di ottone in fogli, lamine, lastre, pani, piastre e verghe in fasci; e di rame in fogli, lamine, masse, pani, piastre, rosette e verghe in fasci.

><

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha fatto domanda al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie per essere autorizzata a prorogare per un altr'anno la concessione accordata alle Ditte Giuseppe Girardi e Ferrero Maestri e Comp. pei trasporti di piroligniti, effettuati da Maccagno, Condove e Mondovì per le stazioni della rete Mediterranea, consistente nell'applicazione: dei prezzi della tariffa speciale N. 75, classe 3ª. per le spedizioni senza condizione di peso; dei prezzi della tariffa speciale N. 109 *B* per le spedizioni a vagone completo. Pel nuovo esercizio la concessione si farebbe però in via di rimborso e con vincolo nelle Ditte di un traffico minimo annuale di 150 tonnellate.

><

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quelle delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha presentato all'approvazione governativa un progetto di modificazione al comma *d*) dell'articolo 15 dell'allegato 9° al Regolamento tariffe. Il testo modificato del comma suddetto dovrebbe essere il seguente: « L'acqua ragia può es» sere anche accettata in semplici fusti, purchè » questi siano in perfetta condizione e non si veri» fichi alcun spandimento ».

><

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto, con parere favorevole al R. Ispettorato Generale delle ferrovie, una domanda della Ditta Padoa-Pereyra e Semplicini per la rinnovazione della concessione già accordatale e scaduta il 31 dicembre p. p. relativa ai trasporti di sale a vagone completo nelle Calabrie. La rinnovazione dovrebbe farsi pel periodo di tre anni, vale a dire a tutto dicembre 1892, salvo facoltà alle parti di rescindere la concessione medesima di anno in anno con preavviso di due mesi.

><

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha interessato il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate a rivolgere alle Amministrazioni ferroviarie i più caldi eccitamenti affinchè accolgano benevolmente la seguente domanda, cioè:

La voce attuale *alberi di innesto*, la quale, mercè le disposizioni della concessione speciale N. XIV è ammessa a fruire di speciali agevolezze nei trasporti ferroviari, a condizione però che le spedizioni abbiano luogo da un Comizio Agrario ad un altro, venga ampliata come segue: *alberi da innesto*, *piantine da frutta*, *talee* e *barbatelle di viti*, e che alle relative spedizioni si applichino le condizioni stabilite per gli invii delle *piantine forestali*, vale a dire che: « tali spedizioni possano fruire della riduzione di » tariffa anche se da vivai governativi o privati ven» gano, per ordine del Ministero di Agricoltura, » Industria e Commercio, indirizzate a Corpi morali » od anche a privati ».

Trattasi di una questione importante, dalla cui favorevole soluzione potrà derivare sensibile beneficio all'agricoltura nazionale, imperocchè sarà così reso possibile al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio di dare maggior larghezza alla iniziativa da esso presa di incoraggiare la coltura e la diffusione di pregevoli varietà di piante e di frutta, nonchè di viti americane per aiutare gli agricoltori nella lotta contro la filossera, col distribuire ogni anno buon numero di talee e di barbatelle non solo ai Comizi Agrari, ma anche agli altri agricoltori che dieno guarentigia di saper profittare dell'incoraggiamento governativo.

><

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome delle Amministrazioni ferroviarie dell'Adriatico, Novara-Seregno e Lariana ha chiesto al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie di essere autorizzata a concedere al Cotonificio Cantoni che i prezzi della tariffa locale N. 7 del libro-prontuario della Lariana pei trasporti di filati da Bellano a Castellanza, siano applicati anche in senso inverso.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Sistemazione della Via Milano nella città di Genova pei lavori ferroviari;
2. Progetto di condotta d'acqua pel rifornitore fabbricato viaggiatori e casello della stazione di Limone nella linea Cuneo-Ventimiglia;
3. Progetto di variante a Meri lungo la tramvia a vapore Messina-Barcellona;
4. Progetto d'appalto dei meccanismi fissi per l'armamento delle stazioni lungo il tronco Rivo Mursecco-Val d'Inferno, della linea Ceva-Ormea;
5. Progetto per la costruzione di muretti di chiusura lungo il tronco Gallina-Noto, della linea Siracusa-Licata;
6. Vertenza circa la posizione del binario della tramvia Monza-Trezzo-Bergamo sul ponte di Trezzo;
7. Applicazione del Capitolato generale dell'appalto dei lavori per conto dello Stato anche a quelli per conto di Provincie e Comuni.
8. Convenzione stipulata con la Ditta Cordano per licenza di costruire a distanza ridotta della ferrovia Milano-Chiasso presso la stazione di S. Giovanni.
9. Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Bona per l'armamento del 4° tronco della ferrovia Cuneo-Mondovì.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale dell'11 gennaio (*N. 8*). — **Regio Decreto 26 dicembre 1889**, numero **6588** (Serie 3ª) che inscrive nell'elenco delle provinciali di Cuneo la strada da Verze a Magliano d'Alba per Castagneto.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Faenza-Firenze. — *Progetto per la costruzione ed appalto del tronco Fantino-Crespino.* — Fu presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto del tronco Fantino-Crespino, della ferrovia Faenza-Firenze, il quale misura una lunghezza di m. 5,791.50 ed è preventivato per la spesa in L. 6,945,000.

Il progetto comprende sei gallerie per la lunghezza complessiva di m. 3,607.42 e parecchie opere d'arte principali.

Ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti. — *Per i decimi del concorso delle Provincie.* — Oggi, nei locali della Provincia, si riuniscono in Torino i rappresentanti delle provincie di Genova, Alessandria, Cuneo e Torino per concertare il modo di difendersi dalle istanze del Governo. Questo pretende che le dette provincie debbano concorrere per un decimo nelle spese di costruzione della ferrovia Genova-Acqui-Asti, le quali, in conformità dell'appalto già concesso alla Società Mediterranea, ascendono a 66 milioni e così solidariamente fra tutte le provincie per L. 6,600,000, con minaccia di stanziamento d'ufficio, in caso di ulteriore resistenza.

Diremo nel prossimo numero sui risultati della odierna adunanza interprovinciale.

Direttissima Venezia-Trieste. — *Costruzione del tronco Monfalcone-San Giorgio di Nogaro.* — La questione per la costruzione di questo breve tronco, per il quale eviterebbesi il lungo giro Gorizia-Cormons-Udine nella direzione da Trieste a Venezia, agitasi specialmente oltre il confine nostro.

Il Comizio ferroviario raccoltosi il 12 corrente a Cervignano per sostenere il progetto della ferrovia Monfalcone-S. Giorgio di Nogaro, approvò all'unanimità:

1° d'inviare un Memoriale a Vienna esprimendo i motivi che spingono a che sia fatto questo tronco ferroviario;

2° di nominare una Commissione composta di parecchi membri, che si rechi a Vienna a perorare la causa.

Binario tra Sarzana e Santo Stefano della linea Parma-Spezia. — Riportiamo dai giornali liguri:

« Il ff. di Sindaco di Sarzana ha interessato il Ministero dei Lavori Pubblici affinchè provveda sollecitamente all'appalto dei lavori di costruzione della diramazione destinata a congiungere Sarzana con la ferrovia Parma Spezia alla stazione di Santo Stefano.

« L'apertura all'esercizio del tronco Spezia-Pontremoli ha creato uno spostamento di commercio a danno di Sarzana, la quale si vede troncate le proprie relazioni coi paesi della Lunigiana, che costituivano la fonte principale dei suoi interessi. A migliorare un tale stato di cose, altra risorsa Sarzana non vede se non che nella pronta esecuzione della preindicata diramazione, dalla quale spera la ripresa del commercio ora deviato verso Spezia ».

Funicolare del Mottarone.—*Sussidio provinciale di Novara.* — Per la costruzione di questa funicolare, ai progetti della quale ci occorse parecchie volte di accennare nello scorso anno, il Consiglio provinciale di Novara in sua seduta del 10 corrente ha deliberato un sussidio di L. 30,000.

Binario tra la stazione ferroviaria ed il porto di Cagliari. — *Proposta di costruzione.* — I giornali di Roma hanno annunciato: Il ministero delle poste e dei telegrafi ha raccomandato a quello dei lavori pubblici la costruzione di un binario che, dalla stazione ferroviaria, faccia capo alle nuove calate nel porto di Cagliari.

Con questo provvedimento si eviterebbero gli attuali trasbordi, agevolando il commercio di transito a Cagliari da e per l'interno della Sardegna; si ridurrebbero le spese locali e si metterebbe il porto in condizioni identiche a quelle di Portotorres e Golfo degli Aranci.

L'on. Finali ha preso immediatamente in considerazione la proposta e concreterà un provvedimento in proposito.

Ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife. — *Domanda di concessione* — È stata presentata la domanda al Ministero dei Lavori Pubblici, per una ferrovia a scartamento ridotto da Napoli a Piedimonte d'Alife, toccando a molti altri centri minori, quali Trentola, Aversa, S. Maria e Caiazzo, ecc.

Per la stazione di Porta alla Croce a Firenze — *Deliberazione della Giunta Comunale.* — La Giunta Comunale nell'adunanza del 17 corrente su proposta dell'assessore dei lavori, ingegnere Marchettini, ha deliberato di procedere agli atti ed alle pubblicazioni prescritte dalla legge 25 giugno 1865, per eseguire l'espropriazione del tronco della strada ferrata Aretina, presso la Stazione di Porta alla croce.

Con questa deliberazione è assicurato il compimento del piano regolatore di Porta alla Croce ed è provveduto ai grandi interessi di Firenze.

Tramvia a vapore San Giuliano-Mestre-Mirano-Noale. — *Sospensione della trattazione nel Consiglio provinciale di Venezia.* — Nella seduta del 15 corrente del Consiglio provinciale di Venezia, la Deputazione provinciale propose di sospendere la trattazione dell'argomento riservandosi di presentare in seguito una proposta concreta.

L'ing. Ceccon, autore del progetto, non avrebbe accettato per conto dell'impresa le condizioni fatte dal precedente Consiglio, e voleva ritirare la domanda. Ma fu persuaso a lasciarla alla Deputazione.

La proposta della Deputazione fu approvata.

Del progetto di costruzione di questo tramvia abbiamo fatto cenno nel n. 33 del 17 agosto 1889.

Tramvia Dolo-Piove-Cavarzere. — *Ripresa del progetto.* — Il Consiglio comunale di Cavarzere, nella seduta del 10 corrente, plaudendo all'iniziativa della Giunta, approvava le proposte:

di muovere istanza alla Deputazione provinciale di Venezia di riprendere le pratiche per la costruzione della tramvia Dolo Piove-Cavarzere;

di autorizzare la Giunta municipale a trattare coi Comuni interessati per la più sollecita attuazione del progetto.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — *Comitato d'Amministrazione della nuova Società Giura-Sempione.* — In seguito alla definitiva approvazione sociale della fusione delle due Società, Svizzera Occidentale-Sempione e Giura-Berna-Lucerna (1), ed alla conseguente costituzione della nuova Società Giura-Sempione (2) si è adunato il Consiglio d'Amministrazione della nuova Società ed ha nominato un Comitato provvisorio d'amministrazione.

Questo è riuscito così composto: dei Consiglieri di Stato Stockmar, rappresentante lo Stato di Berna; Jordan-Martin, rappresentante di Vaud; Menoud, rappresentante di Fribourg; J.-E. Dufour, rappresentante di Ginevra, di Neuchâtel e del Vallese; e dei signori: Amedeo de Muralt, Ant. Vessaz, Marco Ruéhet, Forster, Marcuard e Tchiemer.

Ferrovie Francesi. — *Programma ferroviario del ministro Yves Guyot.* — Dal testo del discorso, pronunciato dal ministro dei Lavori Pubblici, Yves Guyot, al banchetto dell'Unione delle Camere sindacali dell'industria e delle costruzioni, riportiamo i seguenti brani che si riferiscono specialmente alla questione delle nuove costruzioni ferroviarie in Francia.

« V'ebbero forse dei momenti in cui si fecero troppo grandi programmi; ma vi ebbero del pari epoche di ristagno. Or bene bisognerebbe cercare di mantenersi in un giusto equilibrio, e di non abbandonarsi a troppi slanci per poi sostare o ritrarsi addietro.

« Questo è il metodo che io ho seguito in rapporto alle costruzioni ferroviarie e che sono lieto di aver fatto adottare dal Parlamento. Questo mio principio consiste nel rimpiazzare ogni anno i 500 chilometri di ferrovie compiuti con altri 500 nuovi.

« Questa cifra, che non mi pare eccedere le forze economiche della Francia, mantiene una certa quantità di lavoro manuale, aumenta gradualmente i nostri mezzi di comunicazione e non condanna le regioni, che non usufruiscono ancora dei benefizi delle ferrovie, a non averne mai alcuna ».

E qui il ministro trattò particolarmente dei lavori ferroviari di Parigi e specialmente del lungo ed intricato pro-

(1) Vedi n. 52 del 1889.
(2) Vedi n. 1 del corrente anno.

getto della Ferrovia Metropolitana; ma queste sono questioni non ancora definitivamente risolte.

— *Trasporti strategici.* — Riportiamo dall'*Echo de Paris:* « I seguenti dati dimostrano in quali condizioni, assolutamente rassicuranti, una Compagnia come la *Paris-Lyon-Méditerranée* può provvedere ai trasporti strategici in caso di guerra.

« Su 8,074 chilometri, costituenti la rete che dovrà trasportare il maggior numero di truppe, la Compagnia P. L. M. dispone in ciascun senso: d'una locomotiva ogni km. 6,650; d'una carrozza viaggiatori ogni km. 3,333; d'un carro merci ogni 1 km. ».

« Pei carri merci la proporzione è di 12 per la Compagnia del *Nord* e di 5 per le altre Compagnie.

« Dato l'ordine della mobilitazione la Compagnia P. L. M. sarà pronta a far circolare, in ciascuno dei due sensi, 650 treni di truppa, personale e materiale; ossia 1,300 treni disponenti di 2,450 locomotive, una metà soltanto delle quali sarà adoperata per la trazione di 45,500 veicoli. Su tutta la rete vi sarà scaglionata una riserva di 1,150 locomotive e di 40,000 carri o *trucs.*

« La Compagnia P. L. M. si trova adunque in istato di poter assicurare il doppio dei trasporti strategici reclamati dal Ministero della Guerra.

« Debbesi con ciò credere che nulla v'abbia a fare od a migliorare sulla distesa dell'ampia sua rete?

« Gli ingegneri reclamano un maggior numero di piani di carico e scarico, l'allungamento di altri già esistenti, l'impianto di un certo numero di binari di scambi e di incrocio, a scopo di poter aumentare la velocità dei treni militari e di riavvicinare i loro scaglionamenti sulla rete.

« Previi accordi colla Compagnia, le spese necessarie ai provvedimenti atti a migliorare la nostra principale rete ferroviaria, saranno certamente ammesse dalla Commissione del bilancio ».

— *Esperimenti del Reggimento delle ferrovie.* — Questo reggimento, di cui ci occorse scrivere sovventi volte nello scorso anno in cui fu ricostituito su nuove basi, intraprenderà quanto prima un corso di importanti sperimenti.

Trattasi specialmente di riconoscere come si possano mettere in comunicazione con un treno apparecchi destinati a difenderlo davanti ed indietro ad un tempo.

Per esempio, un treno, obbligato a far scalo di truppe in aperta campagna, dovrebbe, mediante segnali elettrici ed automatici, annunciare questa sua fermata ai treni che lo seguono ed a quelli che muovono al suo incontro.

Ferrovie Tedesche. — *Per il riscaldamento a vapore delle carrozze.* — L'esperienza sulla linea dello Stato prussiano, sulle quali il vapore per il riscaldamento delle carrozze è tolto dalla caldaia della locomotiva per mezzo di tubi conduttori, ha dimostrato che il grado di calore nelle carrozze d'un treno diminuisce in ragione diretta della loro distanza dalla locomotiva medesima. Ne consegue che il riscaldamento è quasi nullo nelle ultime carrozze di un lungo treno.

Per ovviare a questo grave inconveniente si è interposto, circa a metà del treno, un carro speciale munito di una caldaia a cui è assegnato un fuochista. Per tal modo, nei lunghi treni, la prima parte delle carrozze trae la sua sorgente calorifica dalla locomotiva, mentre nella seconda parte il calore è alimentato dal carro-caldaia.

Ferrovie Russe. — *Per la costruzione della ferrovia Transiberiana asiatica.* — Annunciasi che il Governo russo fa grandi preparativi per dare principio, nella prossima primavera, alla costruzione della ferrovia Transiberiana asiatica. I lavori vi sarebbero intrapresi simultaneamente a Tomsk, Sretensk e Wladivostok.

Ferrovie dell'Ovest Africano. — *Nella colonia portoghese d'Angola.* — Il 28 scorso dicembre, giorno della proclamazione a Lisbona di re Carlo I, fu inaugurata ad Angola la seconda sezione della ferrovia d'Ambaca, lunga 40 chilometri. Con tale inaugurazione, la ferrovia del Congo portoghese è dunque aperta all'esercizio per una lunghezza di 100 chilometri da Loanda.

Il Ministero della Marina portoghese ha poi telegrafato al Governo Generale d'Angola che quanto prima sarà sottomesso al Parlamento il progetto della ferrovia di Mossamedes.

Annunciasi infine che si darà principio agli studi per la ferrovia da Benguela a Bihé.

I tre grandi porti perciò della colonia d'Angola, ossia Loanda, Mossamedes e Benguela, si troveranno in comunicazione rapida, facile ed economica con i centri produttori dell'interno.

Notizie Diverse

Consiglio di Stato. — *Costituzione della III Sezione per il 1890.* — Del Consiglio di Stato, di cui è Presidente il senatore Carlo Cadorna e Segretario il comm. Eugenio Noghera, diamo il nome dei componenti la III Sezione (Grazia e Giustizia, *Lavori Pubblici*, Esteri).

Presidente: Comm. Tabarrini Marco, senatore. — Consiglieri: D'Anna comm. Vincenzo, Mazzolani barone comm. avv. Carlo, Semmola comm. avv. Guglielmo, Carta-Mameli nobile comm. avv. Michele, Marchesini comm. avv. Rodolfo — Segretario: Pellizzari cav. Francesco.

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. — *Costituzione per il 1890.* — Pubblichiamo, come di consueto al principio d'ogni anno, la costituzione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'anno in corso.

Presidente: Comm. Gaetano Bompiani, Ispettore del Genio civile. — Segretario: Cav. Gioacchino Losi, Ingegnere-capo.

I Sezione (*Ponti e strade*) — Presidente: Comm. Valsecchi Pasquale, Senatore. — Membri: Comm. Poggi Francesco, Comotto Paolo, Marzocchi Giulio, Malvezzi Domenico, Delfino Gioacchino, e Suares cav. Emanuele, Ispettori. — Aggregati: Toni cav. Enrico, D'Andrea cav. Giovanni, Ingegneri-capi. — Segretario: Cappelli cav. Calcito, Ingegnere-capo.

II Sezione (*Idraulica*). — Presidente: Betocchi comm. Alessandro, Ispettore. — Membri: Natali comm. Pompeo, Milesi comm. Sireno, Susinno comm. Gabriele, Lanciani comm. Filippo, Zainy comm. Domenico, deputato, Veroaldi comm. Carlo, Zucchelli cav. Giacomo, Cintio cav. Raffaele, Fornari cav. G. Battista, Ispettori. — Aggregati: Laruccia cav. Camillo e Gallizia cav. Paolo, Ingegneri-capi. — Segretario: Laruccia cav. Camillo.

III Sezione (*Ferrovie*). — Presidente: Ferrucci comm. Antonio. — Membri: Borgnini comm. Giovanni, Schioppo Vincenzo, Artom Emanuele, Passerini Dionisio, deputato, Salvini G. Battista e Chiomonti cav. Giuseppe, Ispettori. — Aggregati: Losi cav. Gioachino, ing. capo, Paladini cav. Cesare, Bertoldo cav. Giovanni, tenenti-colonnelli di stato-maggiore, e Bellini cav. Francesco, maggiore di stato-maggiore. — Segretario: D'Andrea cav. Giovanni, ing. capo.

Cartografia. — Dalla Casa Editrice, di Vienna, Artaria e C., abbiamo ricevuto la *Eisenbahn-und Post Communications-Karte von Oesterreich-Ungarn 1890*, comprendente eziandio il nord del Paese dei Balcani.

Questa carta — accuratissima nei suoi molti segni ferroviari e postali e chiarissimamente disegnata, sì da essere riuscita sommamente ricca, precisa e nitida ad un tempo — è alla scala del 1 : 1,700,000. Essa poi estendesi, tutto attorno alla monarchia Austro-Ungarica ad una vasta regione, della quale così possiamo segnare i limiti: al nord Dresda (ovest) e Kiew (est); al sud Terracina (ovest) e Costantinopoli (est).

Sonvi poi annesse quattro speciali carte indicanti: i grandi treni internazionali dell'Europa Centrale; le ferrovie di cintura di Vienna; quelle intorno a Budapest; le ferrovie settentrionali della Boemia e quelle che fanno capo a Praga.

Considerando la grande Carta nella parte sua principale — quella cioè che tratta della Monarchia Austro-Ungarica — aggiungeremo che le reti ferroviarie di questa vi sono distintamente segnate con differenti colori, dei quali v'ha

una tabella esplicativa, e che sonvi indicate le recenti zone a tariffa delle ferrovie Ungheresi coll'aggiunta delle distanze e tariffe chilometriche.

È una carta ferroviaria, insomma, che raccomandasi per gli stessi suoi pregi. A noi basta perciò far cenno della sua pubblicazione alle Amministrazioni e persone specialmente interessate al preciso stato attuale delle ferrovie di così importante parte dell'Europa centrale-orientale.

La carta costa: sciolta, un fiorino; due fiorini, montata su tela.

Un ponte tra Venezia e la Giudecca. — *Progetto delle Officine di Savigliano.* — Il Sindaco di Venezia riunì il 10 corrente i principali interessati alla costruzione d'un ponte che dovrebbe collegare l'isola della Giudecca con Venezia.

Il progetto, presentato e compilato dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, considera un gran ponte in ferro, che avrebbe una piattaforma girevole per lasciar libero passaggio nel canale della Giudecca ai vapori che si recano alla Stazione marittima. Il costo del ponte è preventivato in L. 250,000.

Avuta l'adesione degl'intervenuti, l'Adunanza nominò una Commissione coll'incarico di interrogare gli altri industriali e gli abitanti più agiati sul concorso alla spesa e di fissare la misura e la quota di questo concorso.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 1,980,000 * per progetto di massima del generale riordinamento ed ampliamento della stazione di Brescia e per la conseguente deviazione di un tratto della linea Brescia-Olmeneta;

L. 73,400 per ampliamento provvisorio della stazione di Bergamo;

L. 53,755 per consolidamento e sistemazione di alcuni manufatti e fabbricati della linea Bologna-Pistoia;

L. 42,800 per consolidamento e sistemazione di alcune opere d'arte lungo la linea da Udine a Pontebba e per ricostruire i muretti dei marciapiedi nella stazione di Tricesimo ed i muretti della fossa a fuoco per le locomotive nelle stazioni di Chiusaforte e Pontebba;

L. 36,800 per sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Pontebba;

L. 35,570 per convalidamento e sistemazione dei manufatti e dei fabbricati della linea Bologna-Pistoia, i cui lavori dovrebbero appaltarsi a licitazione privata trattandosi di opere che interessano l'esercizio della ferrovia e l'uso dei fabbricati;

L. 5,320 per fondazione su palafitte dei prolungamenti di tre manufatti lungo la linea da Firenze a Pistoia e Pisa;

L. 1,550 per sonerie elettriche di controllo ai segnali a disco del tronco Macerata-San Severino, della linea Macerata-Albacina;

L. 1,200 per rimozione del binario di diramazione allo scalo fluviale del Lemene, lungo la linea Mestre San Donà Portogruaro.

Schemi di contratto e di capitolato pei lavori di costruzione di un nuovo ponte in muratura in 7 archi di metri 8 di corda ciascuno, sul torrente Alento, al chilometro 357.319.50, della linea da Bologna ad Otranto.

Rete Mediterranea. — L. 48,300 per lavori di rinforzo al muro di banchina della darsena presso la via Carlo Alberto a Genova;

L. 17,920 per ripristino e consolidamento delle opere d'arte fra Loano ed Alassio, nella linea da Genova a Ventimiglia, asportate o danneggiate dalla piena del 10 novembre 1886;

L. 5,285.80 per applicazione dell'apparecchio lavarotaie Riggenbacche a n. 13 locomotive dei gruppi 4201-4310 e 3001-3040;

L. 2,830 per rialzamento dei muretti delle fosse murate e dei paraghiaia della tratta Ventimiglia-Confine francese, fra le progressive 142.200 e 154.875;

L. 1,680 per ricarico della massicciata lungo il tratto di ferrovia compreso fra Ventimiglia ed il Confine francese;

Progetti particolareggiati dei piani delle stazioni, fabbricati e case di guardia del tronco Ovada-Asti della ferrovia Genova-Ovada-Asti.

Fabbisogno, modificato, dei materiali metallici occorrenti per l'armamento del primo tronco fra le progressive 6000 e 14,639.33 della linea Roma-Segni e pel raccordo della nuova stazione di Ciampino con le attuali linee Roma-Napoli e Roma Frascati. L'armamento è del primo tipo delle ferrovie complementari con rotaie da m. 12 poggianti su 14 traverse, una piastra speciale di giunzione e piastre intermedie su tutti i traversi.

Direzione tecnica governativa ferrovia Faenza-Firenze. — Lire 6,945,000, progetto dei lavori costruzione tronco Fantino-Crespino (Vedi *Notizie Ferroviarie Italiane*).

2. — Progetti e preventivi di spese
approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 17,500 per appalto lavori di difesa dalle corrosioni del torrente Staggia fra le stazioni di Castellina e Poggibonsi sulla linea Empoli-Chiusi;

L. 2,800 pei lavori di difesa dell'argine ferroviario presso il torrente Staffora lungo la linea Pavia-Voghera.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Appalto lavori di costruzione d'un repellente a difesa del ponte sul torrente Staffora. L'importo dei lavori ascende alla somma di L. 17,000, e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del 21 andante.

Lavori di rifacimento del binario sul tronco Asti-Casale. Importo L. 24,000. Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del giorno 23 corrente mese.

Olanda. — *Ministero del Waterstaat all'Aja.* — 5 febbraio. — Fornitura e montatura della soprastruttura metallica: 1° di due ponti giranti per ferrovia a doppio binario; 2° di due ponti fissi id.; 3° di due ponti fissi per ferrovia ad un solo binario, coi lavori accessori. Importo L. 181,500.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ancona. — I fatali per la costruzione del tronco Fabriano-Pergola della linea S. Arcangelo Fabriano essendo andati deserti, le opere di appalto rimasero deliberate a Lori Adolfo per la somma di L. 4,338,810 (Vedi *Informazioni* e *Memorandum* del n. 52, del 28 dicembre 1889).

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 17 corrente). — Figli Charvet di Torino per fornitura di tonn. 2000 di carbone fossile da forgia;

Paligari Luigi di Pistoia per fornitura di 25,000 traversi di legna quercia rovere;

Romano Vincenzo di Rossano-Calabro per fornitura di 10,000 traversi di legno quercia rovere;

De Bernardi Fortunato d'Ivrea per restauro della parte centrale della galleria di Tercy fra le stazioni di Chambave e Nus;

De Luca Vincenzo di Montalbano per costruzione nuovo ponticello e ricostruzione di acquedotto fra Amendolara e Trebisacce;

Granata Mauro di Eboli per costruzione di una galleria artificiale fra le stazioni di Romagnano e Balvano;

Ponari Edoardo fu Federico di Cassino per fornitura di 5000 traversi di legno quercia rovere;

Biagi Alfonso di Salerno per fornitura ghiaia vagliata e pietrisco per completamento massicciata sul tronco Agropoli-Castelnuovo Vallo.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Basilicata (23 gennaio, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco

di strada comunale di Grottole, compreso fra la casa Corleto sulla Nazionale Appulo-Lucana e la sponda sinistra del fiume Basento (metri 5063.27). Importo ridotto L. 95,605.89.

Amministrazione Consorziale di Barra e San Giovanni a Teduccio per la costruzione di strade obbligatorie (23 gennaio, ore 11 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto pei lavori d'apertura e costruzione del primo tratto di via consortile obbligatoria Barra-San Giovanni a Teduccio. Importo L. 47,822.84. Fatali 31 gennaio, ore 11 ant.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Padova (24 gennaio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti allo scavo di un nuovo scolo dell'altipiano dei comuni di Bovolenta, Brugine, Piove, Arzergrande e Codevigo, con ampliamento di un tratto della Brentellazza di Vallonga dallo sbocco dello scolo suddetto sino alla nuova inalveazione che mette la Brentellazza nella Brentelletta; scavo di un tratto di nuova inalveazione, ampliamento della Brentelletta sino al sifone di Conche, nuovo scolo che unisce la Brentella superiore colla Brentellazza inferiore Vallonga; sistemazione e costruzione di strade lungo la Brentellazza e Brentelletta; sistemazione del canale di scarico delle macchine a Conche e costruzione di tutti i manufatti occorrenti, come ponti e sifoni. Importo L. 433,235. Cauz. provv. L. 16,200. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Treviso (25 gennaio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla esecuzione dei lavori urgentissimi da eseguirsi a presidio dell'argine destro del fiume-torrente Piave, alla località fronte Moretto, stata danneggiata colla grandiosa piena del giorno 12 ottobre 1889, della estesa di metri 666. Importo L. 184,820. Lavori compiuti in giorni 150. Cauz. provv. L. 50,000. Cauz. defin. il decimo.

Municipio d'Isernia (27 gennaio, ore 11 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dell'acquedotto dell'acqua potabile di questa città. Importo L. 116,609.52.

E dei lavori di rinnovazione dello intero basolato della via Marcelli in quei tratti che saranno indicati dal Municipio, e per una superficie non inferiore a mq. 2000, mercè la rilavoratura dei basoli vecchi e la fornitura dei nuovi. Importo L. 11.000. Lavori compiuti interamente in mesi dodici. Cauz. provv. L. 5000. Cauz. definitiva L. 10,000. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Brescia (4 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della difesa e delle banchine da sbarco nel porto di Desenzano sul Lago di Garda, per rendere più facile l'approdo dei piroscafi. Importo L. 219,100. I lavori compiuti in anni tre e mesi sei. Cauz. provv. L. 15,000. Cauz. definitiva il decimo.

Genio Militare di Milano (6 febbraio, ore 10 ant., unico e def.). — Appalto per la costruzione di una tettoia ed altre opere secondarie onde allestire in Tirano (Sondrio) ricoveri di truppa e di materiali per la difesa delle Alpi. Importo L. 17,500. Cauz. L. 1800. Lavori compiuti in giorni 70.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Prefettura di Salerno (23 gennaio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di rialzamento di argini nel tratto dell'alveo maggiore nel Vallo di Diana, compreso fra m. 600 a valle del Ponte Sant'Agata e m. 404 sopracorrente al Ponte Cappuccini. Importo L. 33,000. Cauzione provvisoria L. 1800. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a destinarsi.

R. Laboratorio Pirotecnico — Bologna — (24 gennaio, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di tonnellate 200 di carbone agglomerato in formelle a L. 50. Cauzione L. 1000. Consegna a giorni 30.

R. Fonderia — Napoli — (27 gennaio, unica e definitiva). — Fornitura di tonnellate 400 di coke a L. 70. Cauzione L. 2800. Consegna in due rate.

R. Fabbrica d'Armi — Torre Annunziata — (30 gennaio, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 200,000 di carbone di castagno a L. 0.07 il kg. Consegna in 3 rate. Cauzione L. 1400.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (4 febbraio, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura in 4 lotti di n. 4 barche a vapore a scafo di legno, della lunghezza di m. 14 con relativo apparato, motore ed oggetti di complemento e rispetto per l'allestimento. Importo L. 84,000. Cauzione L. 2100 per lotto.

FRANCIA. — *Municipio di Tulle* (Corrèze) — (6 febbraio, ore 2 p.). — Fornitura alla Manifattura d'Armi di Tulle di 30,000 chilogr. d'olio d'olivo fino; 50,000 chilogr. d'olio d'olivo ordinario per lubrificamento.

Aggiudicazioni.

Ministero della R. Marina. — A. Raggio e Ratto, di Genova: lamiere di ferro stampate, lire 20,158.20;

Société de la Vieille Montagne, di Chénée: zinco in pani, L. 6300;

Cesare Pegna e figli, di Firenze: catrame vegetale del nord e pece nera, lire 5688.75;

Eugenio Rocca, di Taranto: utensili e materiali diversi, lire 2693.38;

Antonio e Luigi fratelli Manini, di Livorno: tinozze per regie navi, lire 4416;

Joseph Aird, Great Bridge: tubi di ferro, lire 32,3 0;

Colombo e Bareggi, di Milano: lampade sistema Pasckall, L. 7200;

Albonico Benedetto, di Venezia: 100 cassette di legno per idrografie, L. 1179.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione di una gru girevole per conto delle Strade Ferrate del Mediterraneo Officine di Pietrarsa.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Gennaio 11	Gennaio 18
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 699	694
»	» Mediterranee		» 565	553.50
»	» Sicule		» 590	570
»	» Sarde (preferenza)		» 270	265
»	» Palermo-Marsala-Trapani		» —	370
»	» Gottardo		» 860	857.50
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 527	533
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 295	294
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 311	314.25
»	»	» 2ª emiss.	» 303	301.50
»	»	Centrale Toscana	» —	520
»	»	Meridionali	» 315	316.25
»	»	Sarde, serie *A*	» 303.50	304.25
»	»	» serie *B*	» 301	301.25
»	»	» 1879	» 308	311.50
»	»	Pontebba	» 452.50	455
»	»	Nord-Milano	» 255	256 50
»	»	Meridionali Austriache	» 317.50	319.50
»	»	Gottardo 4 %	» 103	102.25

CONVOCAZIONI.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

15 febbraio — **Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 merid. nella sede sociale in Firenze.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società per la Bonifica dei Terreni Ferraresi in liquidazione. — Obbligazioni estratte:

36 129 235 303 349 451 614 736 767 900
1381 1475 1753 1902 2125 2664 2796 3224 3280 3318
3386 3435 3635 4011 4079 4111 4275 4810 4825 5162
5621 5892 6355 6476 6486 6597 7019 7157 7452 7466
7475 7916 7935.

Le obbligazioni portanti detti numeri cesseranno di fruttare col vaglia scadente il 1° aprile 1890 e saranno rimborsabili da tale epoca presso la Banca di Torino in ragione di L. 500 caduna, contro rimessione del titolo con annessi tutti i vaglia successivi.

Dinamite Nobel. (Avigliana). — A datare dal 15 corrente e contro presentazione della cedola N. 18 è pagato L. 2.81 per azione e L. 10 a titolo di 9ª rata di ammortizzazione del capitale sociale.

Società Anonima Concessionaria della Strada Ferrata Alessandria-Novi-Piacenza. — Nei giorni di mercoledì e sabato, a datare dal 13 corrente dalle ore 2 alle 4 pom., si pagano gl'interessi alle azioni in L. 12.50 pel 2° semestre 1889. Sono pure rimborsati le azioni estratte:

429 540 788 857 1173 1283 1339 1953
1969 2358 2493 2853 3512 3842 4898 4900
5902 5955 6299 6525 6784 6813 6856 7737
8206 8218 8346 8683 9168 9461 9808 10141
10396 11191 11509 11709 12382 12515 13661 14410
14570 15182 15348 15420 16029 16365 17523 17540
17801 18032 18263 18802 19004 20718 21099 21135
21337 21742 21903 22014 22226 22304 23248 23272
23410 23850 24114 24702 24964 25205 26367 26517
26748 26919 27159 27304 27474 27487 28167 28181
28617 28252 28780 29820 30050 30550 31519 31506
31700 31711 32005 32108 32342 32901 32989 33850
33952 34906 35468 35565.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1889-90. — *Dal 1° al 10 Gennaio 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	**4065**	**4065**	—	**665**	**591**	+ **74**
Media	**4065**	**4026**	+ **39**	**656**	**568**	+ **88**
Viaggiatori.	933.678 68	1.062.687 28	— 129.008 60	59.174 02	35.924 61	+ 23.249 41
Bagagli e Cani	41.577 83	48.466 67	— 6.888 84	2.151 48	623 44	+ 1.528 04
Merci a G.V. e P. V. accelerata	246.973 98	276.092 91	— 29.118 93	9.276 25	5.951 13	+ 3.325 12
Merci a P. V.	1.284.852 54	1.355.374 70	— 70.522 16	67.908 60	30.914 24	+ 36.994 36
TOTALE .	2.507.083 03	2.742.621 56	— 235.538 53	138.510 35	73.413 42	+ 65.096 93
Prodotti *dal 1° al 10 Gennaio 1890.*						
Viaggiatori.	26.890.621 74	26.662.376 64	+ 228.245 10	1.149.812 08	876.410 05	+ 273.402 03
Bagagli e Cani	1.222.686 03	1.209.777 84	+ 12.908 19	41.244 35	22.332 43	+ 18.911 92
Merci a G. e P. V. accelerata.	6.591.364 58	6.497.865 99	+ 93.498 59	195.265 33	132.537 93	+ 62.727 40
Merci a P. V.	29.584.297 33	28.921.660 98	+ 662.636 35	1.141.748 60	673.724 83	+ 468.023 77
TOTALE .	64.288.969 68	63.291.681 45	+ 997.288 23	2.528.070 36	1.705.005 24	+ 823.065 12
Prodotto per chilometro						
della decade	616 75	674 69	— 57 94	208 29	124 22	+ 84 07
riassuntivo	15.815 24	15.720 74	+ 94 50	3 853 77	3.001 77	+ 852 00

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

18ª Decade — Dal 21 al 31 Dicembre 1889

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1889	105.839 84	1.899 14	12.098 81	97.759 75	919 27	218.516 81	609 00	358 81
1888	94.347 83	1.761 26	11.553 04	111.398 57	1.740 48	220.801 18	609 00	362 54
Differenza nel **1889**	+ 11.492 01	+ 137 98	+ 545 77	— 13.638 82	— 821 21	— 2.284 37	»	»
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 DICEMBRE 1889					
1888-89	1.938.157 43	41.003 99	271.239 22	1.914.546 34	29.689 16	4.194.636 14	609 00	6.887 74
1887-88	1.809.633 24	33.408 83	193.921 78	1.941.812 58	32.515 46	4.011.291 89	309 00	6.586 69
Differenza nel **1889**	+ 128.524 19	+ 7.595 16	+ 77.317 44	— 27.266 24	— 2.826 30	+ 183.344 25	»	+ 301 05
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1889	12.202 89	95 85	1.580 24	3.809 51	41 50	17.729 99	111	159 73
1888	4.294 93	61 44	264 17	1.512 00	58 28	6.190 82	64	96 73
Differenza nel **1889**	+ 7.907 96	+ 34 41	+ 1.316 07	+ 2.297 51	— 16 78	+ 11.539 17	+ 47	+ 63 00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 DICEMBRE 1889.					
1888-89	220.297 29	1.716 31	16.671 73	54.664 37	338 81	293.688 51	111	2.645 84
1887-88	82.845 42	989 69	5,101 35	22.544 86	833 74	112.315 06	64	1.768 92
Differenza nel **1889**	+ 137.451 87	+ 726 62	+ 11.570 38	+ 32.119 51	— 494 93	+ 181.373 45	+ 47	+ 877 92

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 31 *Dicembre* 1889.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Nettuno-Ciampino	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 53	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	3,687.75	12,984.45	1,075.80	5,341.00	852.10	3,106.95	3,275.15	5,297.50	5,240.95	2,223.65	6,355.40	2,787.05
Bagagli e Cani.	62.95	220.75	15.65	72.20	8.10	63.70	7.20	55.00	51.20	10.30	42.25	18.60
Merci a G. V. ed Accelerata . .	668.40	2,512.15	176.75	890.15	240.35	430.25	79.05	177.00	638.20	402.90	411.05	268.00
Merci a P. V.	5,975.80	6,095.05	678.00	2,914.50	2,530.45	1,384.55	19.55	2,236.65	1,272.55	660.50	1,132.45	853.35
Totali . . .	10,394.90	21,812.40	1,946.20	9,217.85	3,631.00	4,985.45	3,380.95	7,766.15	7,202.90	3,297.35	7,941.15	3,927.00

ANNUNZI

SOCIETÀ NAZIONALE DELLE
OFFICINE DI SAVIGLIANO

(*Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67
OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (Barriera Lanzo)

Costruzione e Riparazione di Materiale Mobile e Fisso per Ferrovie e Tramvie
Ponti, Fondazioni ad aria compressa - Tettoie e Costruzioni Meccaniche - Ferrovie e Funicolari sistema **ABT**
Gru ed Argani Brevetto speciale **MEGY, ECHEVERRIA** e **BAZAU.**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia e C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)
con Cave, Forni ed Officine in
Alzano di Sopra, Nese, Ranica, Nembro, Albino, Abbazia di Vall'Alta e Comenduno in Valle Seriana, Riva di Solto e Sulzano, Pilzone sul Lago d'Iseo.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma. — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti. Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 25 Gennaio 1890. NUM. 4.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

LA FERROVIA GENOVA-OVADA-ACQUI-ASTI
E LE PROVINCIE INTERESSATE

Sabato, 18 corrente, ebbe luogo a Torino, negli Uffici della Provincia, la preannunciata adunanza (1) dei rappresentanti delle Provincie interessate alla costruzione della ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti (2).

Presiedette il senatore Frescot. Intervennero — per la Provincia d'Alessandria: il comm. Majoli, presidente della Deputazione provinciale, il cav. Carlo Nicolis di Robilant, il deputato provinciale avv. Fausto Pincetti — per la Provincia di Cuneo: il cav. Ottavio Giriodi, presidente della Deputazione provinciale, il senatore Riberi, il deputato Buttini — per la Provincia di Genova: l'avv. comm. Edoardo Pizzorni, l'ing. Luigi Mignacco, deputato provinciale — per la Provincia di Torino: il deputato avv. cav. Romualdo Palberti, presidente della Deputazione provinciale, l'ingegnere cav. Soldati, deputato provinciale — per il Municipio di Torino: l'ing. cav. Severino Casana, assessore.

Assisteva eziandio il segretario generale della Provincia, avv. Bianchetti.

***

Per dare un preciso concetto delle ragioni per le quali fu promossa l'adunanza ed a spiegazione della presavi deliberazione, crediamo opportuna cosa riassumere alcuni cenni sugli atti sinora compiutisi dalle interessate Provincie per la sollecita costruzione della ferrovia; atti, del resto, di cui a suo tempo ha fatto volta per volta parola il *Monitore*.

Per disposto dell'art. 11 della legge 5 luglio 1882 il Governo era obbligato a provvedere con legge speciale alla costruzione della ferrovia Asti-Acqui-Ovada-Genova in due casi:

1° Quando il reddito lordo chilometrico della linea dei Giovi raggiungesse L. 150,000 annue;

2° Quando, prima di tale epoca, gli enti interessati fossero per offrire il decimo della spesa di costruzione e di armamento a titolo di concorso a fondo perduto.

Il desiderio di affrettare la costruzione di quella linea spinse nel settembre 1882 la Provincia di Alessandria, e nei primi mesi del 1883 quelle di Genova, Cuneo e Torino a deliberare rilevanti contributi in somma fissa allo scopo di raggiungere il decimo suddetto; e poichè questo, secondo i preventivi di progetto, saliva a L. 4,800,000 e le somme offerte dalle Provincie non erano sufficienti ad assicurare un così rilevante concorso, parecchi Municipî, fra cui quello di Torino, si obbligavano per la deficienza.

Il Governo però non provvide alla costruzione nè in quell'anno, nè nei successivi; e non fu se non sullo scorcio del 1889 che se ne affidò l'incarico alla Società delle Ferrovie del Mediterraneo pel corrispettivo di *sessantasei milioni*.

Intanto però il reddito della linea dei Giovi e della sua succursale era salito a ben oltre le L. 150,000 chilometriche, epperò si era verificato il caso in cui lo Stato era per legge e per necessità di pubblico servizio obbligato a provvedere, da solo ed all'infuori di qualunque sussidio, alla costruzione della linea.

Ciononostante l'Ispettorato delle ferrovie chiese insistentemente alle Provincie ed ai Municipî il pagamento non solo dei contributi offerti per affrettare l'esecuzione della linea, ma pretese che questi sussidi fossero aumentati fino a raggiungere il decimo del suo costo effettivo, portandoli a sette milioni.

E poichè talune delle Provincie si schermivano obiettando non essere nè per legge nè per contratto tenute *a dare di più di quanto avessero volontariamente offerto*, ed invocavano in ogni evento il beneficio della riduzione al quarto dei contributi, valendosi del disposto dall'art. 18 della legge 27 aprile 1885, il Governo rispondeva minacciando provvedimenti d'ufficio e negando a favore di questa linea (riconosciuta per legge di prima od, in ogni peggiore evento, di seconda categoria) i benefici che la legge 9 aprile 1889 assicurava perfino alle linee sarde di quarta categoria, e perchè neppure i modi fossero salvi, invocando tra le Provincie una solidarietà che non aveva ragione di essere.

La difesa del comune interesse consigliò perciò alle Provincie interessate un convegno in Torino, allo scopo di concretare una linea di condotta uniforme.

***

E all adunanza, a tal uopo indetta a Torino per il 18 corrente, le ragioni di giustizia, di opportunità e di convenienza, sulle quali fondasi l'appunto delle Provincie, ebbero ampio ed illuminato svolgimento.

La discussione, che si mantenne sempre elevata e nella

(1) Vedi « Notizie Ferroviarie Italiane » del N. 3.
(2) Di questa linea abbiamo pubblicati i dati tecnici del progetto esecutivo nelle « Informazioni » del n. 18 del 4 maggio 1889.

serena sfera dei principii e del diritto, dopo un succinto riassunto del presidente, chiudevasi coll'adozione unanime della seguente risoluzione proposta ai Consigli provinciali interessati dal deputato Buttini:

« Il Consiglio, esaminata la nota ministeriale colla quale si insiste per il concorso e pagamento per parte delle Provincie interessate di *un decimo* sulla spesa effettiva di costruzione ed armamento della ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti;

« Visti gli art. 11 della legge 5 luglio 1882 e 3 della legge 27 luglio 1887;

« Visti pure gli art. 18 della legge 27 aprile 1885 e 10 della legge 24 luglio 1888;

« Vista ancora la legge 7 aprile 1889, n. 6006;

« Ritenendo che la condizione legale della linea di cui si tratta alla data della legge 24 luglio 1888 rispondeva al preciso concetto dell'obbligo per parte del Governo di costrurla immediatamente al verificarsi dei due casi ivi determinati, provvedendovi con legge speciale, con *facoltà* negli enti interessati di affrettarne la costruzione colla spontanea offerta del concorso di un decimo, ciò che inutilmente Provincie e Comuni cercarono di ottenere votando concorsi in somme determinate sino dagli anni 1882 e 1883;

« Che ciò stante, incominciandosi solo nel corrente anno la detta ferrovia, quando già si è verificata la prima delle ipotesi di cui nell'art. 11 della legge 5 luglio 1882 (prodotto del tronco Genova-Novi di 150,000 lire al km.) non sarebbe più dovuto concorso di sorta;

« Ritenendo altresì che nella più avversa ipotesi l'art. 10 della legge 24 luglio 1888 escluderebbe ogni distinzione di trattamento a danno degli Enti interessati in questa ferrovia, a cui col sistema propugnato dall'Ispettorato Generale si farebbe una condizione assai peggiore di quella fatta agli interessati nelle linee di quarta categoria secondo i combinati art. 18 della legge 27 aprile 1855 e 11 della legge 29 luglio 1879, mentre invece la legge 5 luglio 1882 l'avrebbe ravvisato quasi linea di prima e, solo in una ipotesi, come linea di seconda categoria;

« Ritenendo infine che il sistema del Governo sarebbe tanto più inammessibile perchè lesivo del diritto di eguaglianza fra le varie Provincie del Regno quando si rifletta che già con legge speciale 7 aprile 1889 si provvide ad estendere l'art. 18 della legge 27 aprile 1885 alle ferrovie sarde della rete secondaria per le quali con legge e concessione speciale erasi addossato alle Provincie dell'isola il concorso del decimo;

« Per questi motivi: Senza doversi arrestare sopra una pretesa di solidarietà che non avrebbe base nè in legge, nè in contratto;

« E, mentre confida che, nella sua giustizia ed equanimità, vorrà il Governo abbandonare, o quanto meno modificare le sue pretese;

« Delibera:

« Di rifiutare la chiesta iscrizione di concorso in bilancio;

« Di opporsi alle domande nelle quali persistesse il Governo sia in linea amministrativa, sia in linea giudiziaria — dando a tale riguardo il più ampio mandato alla Deputazione per un'azione sia individuale, sia collettiva, in unione alle rappresentanze delle Provincie cointeressate ».

***

Questa questione della quota di concorso provinciale per la ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti si presentò il giorno 23 corrente al Consiglio Provinciale di Genova.

Il relatore, consigliere Mignacco, spiegò quale sia lo stato della questione, e propose al Consiglio di dare facoltà alla Deputazione di chiedere, sia in via amministrativa che in quella giudiziaria, l'estimo completo del concorso richiesto dal Governo (che è di L. 6,600,000) o, quanto meno, facendo ridurre ad un quarto tale somma. Aggiunse che identica deliberazione prenderanno i Consigli delle Provincie cointeressate di Alessandria, Torino e Cuneo.

Il Consiglio approvò all'unanimità la risoluzione adottata nell'adunanza di Torino.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Relazione del Consiglio d'Amministrazione (Quarto Esercizio 1888-89)

(*Continuazione. — Vedi n. 2*)

MATERIALE ROTABILE.

Anche nello scorso esercizio abbiamo dedicato alla questione del materiale rotabile la maggiore attenzione.

Innanzi tutto si procedè sollecitamente all'ordinazione del materiale pel quale era stato stanziato il fondo di L. 13,500,000 accennato nella precedente relazione. Questa ordinazione, che comprendeva 74 locomotive, 296 carrozze, 95 bagagliai e 1030 carri fu ripartita fra l'industria nazionale e l'industria estera per un importo di L. 10,000,000 alla prima e di L. 3,500,000 alla seconda. Le relative consegne erano al 30 giugno ultimo scorso in gran parte eseguite.

Alla fine dell'ottobre 1888 abbiamo presentato al Governo il preventivo del materiale che la Società riteneva necessario in aumento di dotazione pei bisogni del biennio luglio 1889 giugno 1891. Detto preventivo, compilato in base ai criteri di massima già concordati col Governo, ammontava a lire 18,500,000, di cui L. 12,000,000 per l'esercizio 1889-90 e L. 6,500,000 pel successivo. La nostra richiesta si chiudeva con queste parole:

« Nel sottoporre queste proposte all'esame di codest'Onorevole Ispettorato Generale, esprimo la fiducia che esso vorrà riconoscere adeguate alle prevedibili condizioni del traffico nel prossimo biennio e piuttosto inferiori che superiori al bisogno. Che se l'approvazione di massima potrà essermi comunicata fra non molto tempo, si potrà raggiungere il doppio intento di assicurarsi il materiale pel momento opportuno, pur lasciando ai costruttori, specialmente ai nazionali, un agio abbastanza grande nei termini di consegna ».

Alla metà di dicembre sollecitavamo una risposta, che giunse infatti pochi giorni dopo. Con essa il R. Ispettorato Generale ci informava che per diverse ragioni l'approvazione del nostro preventivo non era pel momento possibile, ma ci accordava intanto un credito di cinque o sei milioni con autorizzazione di impiegarlo nella provvista di un gruppo di rotabili da stralciarsi dal preventivo stesso.

Abbiamo subito dato corso a siffatta autorizzazione ordinando 28 locomotive e 1000 carri, commessi per L. 3,600,000 all'industria nazionale e per L. 2,400,000 all'industria estera; ma non abbiamo mancato in pari tempo di insistere presso il Governo affinchè fossero messi a nostra disposizione i fondi necessari al completamento della provvista.

Malgrado la sollecitudine posta nell'esaurire le pratiche d'aggiudicazione, l'ordinazione dei carri fu data solo in marzo. Per questa ragione, e perchè le date di consegna furono tenute piuttosto larghe onde agevolare il concorso degli stabilimenti nazionali, i carri cominciano ad esserci consegnati solo nel corrente autunno, cosicchè nessun sussidio ci hanno recato nello scorso esercizio e ben poco potranno darcene nell'attuale periodo dei maggiori trasporti.

In aprile ci furono consentite pel materiale mobile altre L. 3,500,000, e le relative pratiche d'aggiudicazione si svolsero dopo il 30 giugno.

CONTENZIOSO.

Accenniamo per sommi capi le vertenze più importanti, che durante lo scorso esercizio ebbimo occasione di far risolvere giudizialmente.

Limitazione del ribasso pei trasporti in servizio delle nuove costruzioni. — Circa l'interpretazione dell'art. 68 del Capitolato l'Amministrazione ebbe a muovere causa alla Società Ausiliare di strade ferrate, tramvie e lavori pubblici

ed al Governo, ed a far valere con pieno successo, sia in prima istanza avanti il Pretore, sia in grado d'appello avanti al Tribunale, il principio che la riduzione del 30 0|0 di cui all'articolo stesso deve applicarsi esclusivamente ai trasporti destinati alle costruzioni eseguite dalle Società concessionarie o di cui queste abbiano la dirigenza, e non ai trasporti effettuati da imprese pei lavori eseguiti direttamente dal Governo.

Circa il termine pel ritiro delle merci in arrivo. — A proposito di una contestazione insorta colla Ditta Fontana e Bibolini di Sarzana, circa le tasse di magazzinaggio applicate ad una spedizione di cui la medesima era destinataria, la Società sostenne con felice esito avanti la Cassazione di Torino che l'art. 117 delle tariffe deve essere, per ciò che risulta dai due suoi primi capoversi, messi tra loro in correlazione, interpretato nel senso che la proroga pel ritiro delle merci al giorno seguente al festivo, non è ammessa quando le 24 o le 36 ore dal ricevimento dell'arrivo, scadono nel mattino del giorno festivo, cioè nell'ora in cui gli uffici delle stazioni ferroviarie sono aperti, ma soltanto quando scadono nel pomeriggio, quando cioè gli uffici sono chiusi, nel qual caso il termine utile pel ritiro resta prorogato fino al mezzogiorno del dì che succede al festivo.

Prescrizione. — Numerosi assai furono in questo periodo di esercizio i pronunziati dei tribunali in materia di prescrizione, e precisamente sull'interpretazione a darsi all'articolo 146 delle tariffe.

E tralasciando di parlare della prima parte di detto articolo, che è troppo chiara perchè su di essa possano insorgere contestazioni, accenneremo all'eccezione stabilita nel penultimo capoverso circa l'interruzione della prescrizione. A questo proposito si sostenne dall'Amministrazione, e fu pienamente ammesso dal tribunale di Milano con sentenza 12 febbraio 1889 in causa Albè, da quello di Genova, con sentenza 20 maggio 1889 in causa Narizzano e infine dalla Corte d'Appello di Roma, con sentenza 23 luglio 1889, in causa Coleine, il principio che ogni e qualsiasi domanda fatta in forma diversa di quella indicata nel detto capoverso non ha alcun effetto interruttivo della prescrizione.

Altro principio che, a proposito di questo articolo, l'Amministrazione sostenne e potè vedere ammesso dal tribunale di Milano (sentenza 8-9 maggio 1889 in causa Jobst), si è quello che l'effetto interruttivo della prescrizione si deve attribuire soltanto alla prima domanda fatta nelle forme di cui al predetto capoverso, la quale accorda per conseguenza una proroga di sei mesi al compimento della prescrizione, senza però che le parti abbiano il diritto di prorogarla ulteriormente con nuove domande.

Tariffe speciali. Art. 5 e 7. — Anche riguardo alla limitazione di responsabilità derivante dalla applicazione di una tariffa speciale, la giurisprudenza si può ormai dire assodata in favore delle ferrovie, che sostennero e fecero trionfare la tesi che colla parola *soltanto*, che si trova nell'art. 7 delle condizioni per l'applicazione delle tariffe speciali, l'articolo stesso ha per oggetto di determinare in anticipazione le conseguenze ed i danni avvenuti per ritardo, anche se questo fosse causato da colpa lata o dolo delle Amministrazioni ferroviarie (Corte di Cassazione di Torino, sentenza 20 marzo 1889 in causa Valdè).

In questo senso giudicarono pure le Corti d'Appello di Milano e Torino, rispettivamente nelle cause Verri Meyna e Ceriana.

Forza maggiore. — A proposito dell'art. 403 del Codice di Commercio, l'Amministrazione ebbe a sostenere diverse cause, due delle quali giudicate entrambe dalla Corte d'Appello di Genova, la quale ci ammise, in base al surriferito art. 403, a provare la sussistenza della forza maggiore anche pei casi d'ingombro delle stazioni ed anzi nella seconda delle cause stesse la Corte si è spinta più in là, sanzionando, in seguito all'esaurimento delle prove, il principio che l'ingombro delle stazioni devesi realmente considerare come causa di forza maggiore.

Merci assegnate. Deposito dell'assegno. — In una controversia insorta circa l'interpretazione dell'art. 408 del Codice di Commercio, la Società sostenne, e la Corte di Cassazione di Napoli ammise (sentenza 28 novembre 1888 in causa Sansone), che il disposto di detto articolo, secondo cui, in caso di contestazione, il vettore deve consegnare le cose trasportate al destinatario se questi paga la somma che crede dovuta e fa il deposito della differenza, concerne soltanto le controversie collo stesso vettore e non quelle col mittente; in conseguenza di che la Corte suddetta giudicò che, nel caso d'una spedizione effettuata contro assegno la ferrovia, quale rappresentante del mittente, è in diritto di rifiutarne la consegna se il destinatario, invece di pagare integralmente la somma assegnata, pretende di depositarne una parte, che dice non dovuta.

Cessione di stipendio. — Anche in questa materia è stata sollevata, e portata avanti ai tribunali, qualche importante questione di principio; tra queste si crede utile di accennare alla sentenza resa il 31 dicembre 1888 dalla Corte di Cassazione di Torino, nel senso che la Cassa pensioni dell'Alta Italia, benchè ente autonomo, non è distinta ed indipendente dall'Amministrazione ferroviaria, della quale può ritenersi una cassa filiale pel servizio delle pensioni agl'impiegati posti in quiescenza dal Consiglio di detta Amministrazione.

Con ciò la Corte giudicante ha ritenuto che, per la continuità dei rapporti esistenti fra gli impiegati e l'Amministrazione ferroviaria, durante il servizio attivo, e fra essi e la Cassa pensioni dopo il collocamento a riposo, le notifiche delle cessioni sullo stipendio, e sulla eventuale successiva pensione, partecipate ufficialmente alla Cassa pensioni colla dimessione dei rispettivi titoli, debbano ritenersi pienamente efficaci a sensi dell'art. 1539 del Codice Civile per attribuire loro la prevalenza sulle posteriori, notificate per le prime all'Istituto della Cassa pensioni medesima, all'epoca del collocamento a riposo dell'agente debitore.

Responsabilità della ferrovia nei casi di mancato scarico di bolla a cauzione. — Circa il mancato discarico di bolla a cauzione scortante merce pervenuta a destinazione e dalla ferrovia ceduta al destinatario, il tribunale correzionale di Susa con sentenza 28 giugno 1888 dichiarava essere la ferrovia unicamente responsabile dell'esattezza delle spedizioni eseguite in esenzione di visita, e doversi quindi in tale senso restrittivo interpretare ed applicare il relativo disposto dell'art. 29 del Regolamento doganale.

Procedura da seguirsi per l'incasso di diritti doganali su merci abbandonate. — Nell'importante questione poi della procedura da seguirsi dalla R. Finanza per ripetere dalla ferrovia i diritti doganali pretesi sopra spedizioni abbandonate dalle parti per l'esorbitanza del dazio domandato, e quindi anche dalla ferrovia stessa, la Corte d'Appello di Torino, con sentenza delli 15 aprile 1889 accolse la opposizione giudiziale dalla Società promossa contro l'ingiunzione dichiarandola nulla ed inefficace, salvo alla Finanza di provvedersi in regolare giudizio di cognizione: e ciò per l'esatta interpretazione ed applicazione della legge 26 luglio 1868, N. 4548 e del relativo Regolamento.

Contro questa sentenza per altro la R. Finanza si è provveduta in Cassazione.

Valore del **Visto Uscire** *e di documenti equipollenti per la restituzione della tassa di fabbricazione.* — Notevole per la importanza del principio riconosciuto è la decisione pronunciata nel marzo 1889 dal tribunale di Trani in una questione relativa al rimborso della tassa di fabbricazione su acquavite prodotta nel Regno, ed esportata all'estero. Ritenne quel tribunale non essere il visto uscire sulla bolla di circolazione richiesto dalle vigenti disposizioni sotto pena di decadenza del diritto al rimborso della tassa di fabbricazione ed ammise in conseguenza la piena validità ed efficacia a tale scopo di certificati equipollenti dalla ferrovia prodotti, condannando la R. Finanza, a restituire la tassa di fabbricazione in contesto.

Diritti della R. Dogana sulle merci abbandonate dopo la dichiarazione. — Notevole infine pel principio e per le rela-

tive conseguenze finanziarie è la questione sostenutasi contro la Finanza, la quale, nel caso di spedizione abbandonata alla dogana perchè gravata di un dazio di gran lunga superiore al valore della merce, epperciò venduta dalla dogana stessa, pretendeva dalla Amministrazione il complemento di quel dazio. Si oppose non potere il diritto della dogana in questo caso andare oltre il valore della merce ed il tribunale di Milano accolse infatti cotale principio (sentenza 16 aprile 1888).

La Corte d'Appello però lo disdisse (sentenza 30 gennaio 1889); ma essendo la questione di capitale importanza, la Società si provvide con ricorso in Cassazione avanti la superiore Corte di Roma, dalla quale ora attendesi il responso definitivo. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Prodotti approssimativi del traffico anno 1889 *della Rete Adriatica.*

I prodotti approssimativi del traffico dell'anno 1889 ammontarono complessivamente, per la rete principale e per la complementare, a L. 105,794,337.63 contro L. 105,034,457.35 nel 1888.

Rete principale. — Prodotti L. 98,811,328.83 con diminuzione di L. 1,416,600.93. Media dei chilometri esercitati 3,997, con aumento di 1.15. Prodotto per chilometro L. 24,721.37, con diminuzione di lire 361.64.

Rete complementare. — Prodotti L. 6,982,908.80, con aumento di L. 2,176,381.21. Media dei chilometri esercitati 1,140.48, con aumento di 254.15. Prodotto per chilometro L. 6,122.78, con aumento di L. 699.83.

><

Sorveglianza governativa sulle costruzioni delle ferrovie complementari.

Vennero incaricati della sorveglianza delle costruzioni delle ferrovie complementari nel 1890: il comm. Giovanni Borgnini per le linee comprese nei Circoli ferroviari dell'ispezione di Milano e Verona; il comm. Schioppo per le linee d'Ancona, Bologna e Firenze; il comm. Artom per le linee di Foggia, Napoli, Palermo e Roma; il comm. Passerini per le linee di Cagliari e Torino.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia
(*Stato dei lavori del tronco Limone-Vievola*).

Sulla situazione dei lavori del tronco da Limone a Vievola, della linea Cuneo-Ventimiglia, in appalto alla Impresa Luigi Vaccari per la somma di lire 20,710,000, riceviamo le seguenti notizie che sono riferite al 1° del corrente mese:

Movimenti di terra: proseguono gli scavi delle trincee d'approccio agli imbocchi nord e sud della galleria di Tenda; i lavori dovettero essere sospesi verso la fine di dicembre a causa delle nevi; *opere d'arte*: sono in corso di costruzione il ponte sul Valeggia al chilometro 0.102.70 e due acquedotti alle progressive 9.663.12 e 10.235.30; *fabbricati*: si sta costruendo una casa cantoniera.

Gallerie: sono in corso le due gallerie, di Limone, lunga m. 410.79, e di Tenda, lunga m. 8100. La situazione della prima era la seguente: *scavo* in avanzata m. 197, in calotta m. 58; *muratura* in calotta m. 19. Per la galleria di Tenda, lo scavo di avanzata ha appena raggiunto metri 4 all'imbocco nord e metri 34 all'imbocco sud.

Tenuto conto della stagione poco propizia, si può affermare che i lavori del tronco tanto allo scoperto che in galleria hanno fin qui proceduto in modo soddisfacente.

><

Ferrovia Benevento-Avellino
(*Stato dei lavori del tronco Prata-Altavilla*).

Intorno ai lavori di costruzione del tronco Prata-Altavilla, della linea Benevento-Avellino, riceviamo le seguenti informazioni:

Le espropriazioni sono fatte completamente. Le opere d'arte minori, ad eccezione di tre acquedotti, sono finite. Il viadotto Vellola è tutto fondato, ad eccezione di tre pile e dei muri andatori della spalla Benevento. Di muri di sostegno, due sono in corso di avanzata costruzione e due devono ancora fondarsi. Pei fabbricati resta da fare l'elevazione di una cantoniera doppia, del fabbricato viaggiatori e magazzino merci nella stazione di Altavilla; e la fondazione di una cantoniera doppia e del fabbricato dei cessi nella stazione predetta.

Sono ancora da eseguire le opere di consolidamento alle trincee ai chilometri 13.500 e 13.800: di cui la prima è però in corso di costruzione. I lavori accessori di finimento sono pressochè ultimati fino alla stazione di Tufo. L'armamento è eseguito fino alla stazione stessa, ad eccezione del secondo strato di ghiaia, che è in corso di formazione. Le otto gallerie del tronco sono già perforate, ad eccezione di quella denominata Vellola, lunga m. 180, che è scavata in piccola sezione soltanto per metà circa.

L'ultimazione del tronco dovrebbe aver luogo in luglio del corrente anno.

(*Stato dei lavori del tronco Altavilla-Benevento*).

I lavori poi del tronco successivo da Altavilla a Benevento dovranno essere compiuti nel luglio 1891.

Per questo tronco le espropriazioni sono completamente ultimate. Si sta lavorando attorno a 18 acquedotti, e si continua l'esecuzione delle pile e spalle del ponte Bagnara e la costruzione del ponte sul Motta e delle opere annesse. Si continua anche la costruzione di tre muri di sostegno.

Per i fabbricati si è continuato la elevazione di quello pei viaggiatori nella stazione di Chianche, e di quello dei cessi della stazione stessa, nonchè di due case cantoniere. In questo tronco non sono previste opere di consolidamento. Le tre gallerie di Stretto di Barba, Chianchetella e Benevento, della lunghezza rispettiva di metri 489.53 la prima, di metri 240.41 la seconda e di metri 857.07 la terza, sono già perforate ed in istato d'avanzatissima costruzione anche per quanto riguarda le murature.

><

Ferrovia Reggio-Sant'Eufemia.
(*Stato dei lavori del tronco Palmi-Gioia Tauro*).

Ci scrivono da Reggio di Calabria che i lavori di compimento del tronco Palmi-Gioia Tauro, nella linea Reggio-Sant'Eufemia, hanno, durante lo scorso mese di dicembre, progredito convenientemente, fatta eccezione pel grande viadotto del Petrace alla cui sollecita prosecuzione è di ostacolo la deficienza di pietra da taglio. In conseguenza sarà molto difficile che i lavori del predetto tronco possano trovarsi compiuti per l'epoca fissata in contratto, cioè pel 1° settembre del corrente anno.

><

Ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife.

(Domanda di concessione per la costruzione ed esercizio).

La Ditta D'Aniello-Tessitore e Romano hanno rivolta al Ministro dei Lavori Pubblici una domanda di concessione, a senso della legge 30 giugno 1889, N. 6183, Serie 3ª, della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia economica a scartamento ridotto da Napoli a Santa Maria ed a Piedimonte d'Alife in base ad apposito progetto di massima che la Ditta medesima ha allegato alla propria domanda, e del quale chiedono l'approvazione governativa.

I prefati signori instano che sia loro accordata una sovvenzione annua di L. 3000 a chilometro di linea, durante un periodo di anni cinquanta, quale è consentito dall'articolo 5 della legge 24 luglio 1887, N. 4785, Serie 3ª.

Ci consta che l'Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro ha dato affidamento alla predetta Ditta di accordare un sussidio di L. 500 al chilometro per la durata di 35 anni.

><

Ampliamento servizio merci nella stazione di Lucera.

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto riformato per i lavori di ampliamento del servizio delle merci nella stazione di Lucera, lungo la ferrovia da Foggia a Lucera. La spesa complessiva preventivata per la esecuzione dei lavori ammonta a L. 68,000. I movimenti di terra, le opere murarie e la tettoia metallica per la copertura del nuovo piano caricatore saranno dati in appalto per licitazione privata. I lavori d'armamento invece saranno eseguiti in economia.

><

Fabbisogni materiale d'armamento della Mediterranea.

La Direzione del Servizio delle costruzioni per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato Generale delle ferrovie i seguenti fabbisogni del materiale d'armamento del tronco Pontremoli-Guinadi e per la stazione di Guinadi, nella linea da Parma a Spezia:

1. fabbisogno del materiale metallico di armamento;
2. *idem* degli scambi semplici;
3. *idem* degli scambi speciali.

La quantità ed il peso dei materiali da provvedere risultano come segue:

	Quantità N.	Peso Kg.
Rotaie da m. 12	2,168	936,576
» » 11.94	833	358,056
» » 9	52	16,848
» » 6	42	9,072
Piastre di fondo	38,831	70,587
Stecche	6,194	49,552
Arpioni	86,137	36,178
Chiavarde	12,413	9,186

Scambi semplici, tangente 0.10, N. 6, di cui 2 con fanale e 4 senza, 2 con deviazione a destra e 4 a sinistra.

Scambi speciali N. 1, biforcazione a sinistra con crociamento, tang. 0.10 e 0.135.

Le rotaie sono comprese in un contratto già stipulato coll'acciaieria di Terni.

Il tronco Pontremoli-Guinadi sarà pronto per l'esercizio in principio di luglio p. v.

><

Fabbisogno rotaie e ferri minuti per la Rete Sicula.

A senso di quanto prescrive l'articolo 7 della Convenzione 21 giugno 1888, approvata colla Legge 20 luglio successivo, la Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha rimesso al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie il fabbisogno delle rotaie e dei ferri minuti occorrenti per l'armamento del tronco da Licata a Terranova, della ferrovia Noto-Licata, nonchè dei binari delle stazioni di Butera e di Falconara, affinchè si provveda in tempo alla fornitura relativa, alla quale deve provvedere direttamente il Governo.

La quantità di materiale occorrente è la seguente: rotaie, tonn. 2691.547; stecche, tonn. 135.200; piastre, tonn. 111.434; chiavarde, tonn. 25.034; arpioni, tonn. 71.820.

><

Conferenza internazionale a Roma per l'orario estivo 1890 delle grandi ferrovie europee.

A complemento delle informazioni date nel precedente numero, circa le due adunanze e le deliberazioni della Conferenza tenutasi a Roma addì 15 e 16 corrente, aggiungiamo alcune maggiori informazioni circa le deliberazioni.

Nella conferenza fu deliberato di:

Accelerare il treno Berlino-Roma, proposto dalla Rete Adriatica e mediante il quale viene diminuita di oltre due ore la durata del viaggio fra le due capitali;

Migliorare le comunicazioni fra Vienna e Roma;

Istituire nuove corrispondenze, con Roma, mediante treni direttissimi combinati fra la Rete Adriatica e la ferrovia del Gottardo;

Migliorare pure il servizio fra Roma e Parigi;

Sdoppiare il treno della Valigia delle Indie in due convogli che viaggieranno su due linee differenti, dei quali uno passerà per Roma.

I treni Roma-Vienna e Roma-Berlino coincideranno coi treni Berlino-Pietroburgo e Vienna-Pietroburgo e coi treni d'Oriente.

><

Risultati complessivi dei biglietti a serie.

La Direzione Generale della Mediterranea, per farsi un concetto dell'esito fin qui avuto dalla istituzione dei biglietti a serie, ha compilato un prospetto indicante distintamente per stazione le quantità ed il prodotto dei biglietti suddetti, venduti dal 25 agosto a tutto il 30 novembre dello scorso anno.

Il risultato conseguìto, se non fu molto soddisfacente, non è però tale da sconsigliare la continuazione dell'esperimento, almeno durante l'intero periodo di un anno, per alternare così le migliori colle meno buone condizioni favorevoli allo sviluppo del movimento dei viaggiatori.

I risultati complessivi dati dal prospetto suindicato, rispettivamente per i biglietti con validità di giorni 20, di giorni 60 e di mesi 6, sono i seguenti:

Biglietti		Quantità	Prodotto
a) con validità di giorni 20	1ª classe	48	1,583.45
	2ª classe	89	1,821.10
	3ª classe	37	441.90
	Totale	174	3,846.45
b) con validità di giorni 60	1ª classe	14	723.85
	2ª classe	44	1,609.50
	3ª classe	15	268.20
	Totale	73	2,609.45

c) con validità di mesi 6 .	1ª classe	14	611.80
	2ª classe	33	924.60
	3ª classe	1	6.50
	Totale	48	1,542.90
d) totale complessivo . .	1ª classe	76	2,919.10
	2ª classe	166	4,352.30
	3ª classe	53	727.40
	Totale	295	7,998.80

><

Pubblicità nelle carrozze della Mediterranea.

Sappiamo che la Rete Mediterranea ha accordata, in seguito a gara, alla Ditta G. Vimercati di Firenze l'effettiva concessione della pubblicità nell'interno delle carrozze di 1ª e 2ª classe, nei compartimenti a letti, nelle carrozze salone e nei *breaks* della Rete stessa, mediante una *Guida-Album del Viaggiatore.* Questo volume avrà la larghezza di cent. 20, l'altezza di cent. 25 e lo spessore di cent. 2, e conterrà notizie geografiche, storiche, artistiche e pratiche sulle principali località toccate dalle linee Mediterranee e conterrà pure, oltre a notizie relative al servizio ferroviario, utili ai viaggiatori, anche avvisi di pubblicità commerciale.

Il servizio comincierà fra non molto, e crediamo riuscirà accetto ai viaggiatori italiani, come è stato gradita anche all'estero l'utile innovazione.

Crediamo di sapere che anche la Rete Adriatica farà alla Ditta l'eguale concessione.

><

Distributori automatici
nelle stazioni della Mediterranea.

La Rete Mediterranea ha pure accordata alla Ditta Lavanchy-Clarke e Fedrighini la facoltà di collocare nelle stazioni Mediterranee dei distributori automatici.

In breve anche questa concessione avrà effetto.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue adunanze recenti, ha preso le seguenti deliberazioni, in merito ad affari relativi alle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1° che possa essere approvato il progetto per appalto a pubblico incanto della fornitura del materiale minuto d'armamento occorrente per le linee Ponte Santa Venere-Gioia del Colle, Ponte Santa Venere-Potenza e Solmona-Isernia;

2° che sia meritevole dell'approvazione ministeriale il progetto di convenzione fra l'Amministrazione governativa ed il marchese Pasquale Atenolfi, relativo a riparazioni di danni arrecati ad una proprietà di quest'ultimo, in dipendenza dei lavori di costruzione dei tronchi Rutino-Vallo e Vallo-Pisciotta, della ferrovia Battipaglia-Castrocucco;

3° che possa approvarsi l'accordo intervenuto fra l'Amministrazione governativa ed il signor conte di Capaccio circa il risarcimento di danni derivanti ad un suo fondo in dipendenza della costruzione del ponte sul torrente Solopone, lungo la ferrovia da Battipaglia a Castrocucco.

><

Tariffe.

Siamo informati che tanto l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, che quella delle Ferrovie dell'Adriatico, hanno dichiarato al Ministero dei Lavori Pubblici di nulla avere in contrario a che le riduzioni di tariffa, portate dalla concessione n° 5, appendice n° 1, allegato *E*, sieno concesse anche agli intervenienti stranieri, in transito per l'Italia, al Congresso penitenziario, che si terrà a Pietroburgo.

><

La Società delle Strade Ferrate Meridionali, anche a nome di quella delle Ferrovie del Mediterraneo, ha presentato all'approvazione governativa la proposta per rendere applicabili le tariffe locali n° 216, 224 e 601, anche ai trasporti diretti a stazione della linea di tramvia Bologna-Bassano-Vignola, con appoggio a Casalecchio.

><

La Società predetta ha chiesto al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di essere autorizzata ad accogliere una domanda della Ditta Clemente Triossi per ottenere la rinnovazione della concessione scaduta col 31 dicembre 1889, relativa ai trasporti da Pisa a Ravenna di gusci di pignoli, con vincolo minimo di traffico annuale di 1000 tonnellate.

><

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto, con parere favorevole, al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie una domanda della Ditta Valvatore Vitale e Comp., per ottenere l'applicazione, in via di rimborso, pei trasporti di farina e crusca da Roma-Termini a Noto ed a Napoli, a vagone completo, con carico ragguagliato alla relativa portata, dei prezzi di L. 0.0459 e di L. 0.0408 per tonnellata-chilometro, secondo che entro l'anno si raggiungerà la quantità minima di 3000 tonnellate e rispettivamente di 4000 tonnellate; ferma, in entrambi i casi, l'aggiunta del diritto fisso di L. 0.204 per tonnellata, carico e scarico a cura e spese delle parti.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore
dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto d'ampliamento della stazione di Tivoli lungo la ferrovia Roma-Sulmona.

2. Progetto per la costruzione della casa cantoniera al kil. 120.376 della linea Foggia-Napoli.

3. Progetto d'una ferrovia funicolare da Mondovì-Breo a Mondovì-Piazza.

4. Progetto di un viadotto ferroviario dinanzi alle cave della Chiappella nel porto di Genova.

CRONACA PARLAMENTARE

delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Disegni di legge. — È stato distribuito ai Deputati il progetto, presentato nella seduta del 14 dicembre scorso (1) dal Ministro dei Lavori Pubblici di concerto con quello del Tesoro, per lo *stanziamento di fondi per la quarta ed ultima serie dei lavori del Tevere.*

Secondo tale progetto il Governo del Re è autorizzato a creare un titolo speciale di rendita ammortizzabile in cinquanta annualità eguali, per eseguire, a norma della legge 6 luglio 1875, una quarta serie di lavori coordinati alla definitiva sistemazione del Tevere, consistenti nella costruzione dei muri di sponda, nella remozione dei ruderi e sgombro dell'alveo, nelle opere relative alla sistemazione del Ponte Elio e nella costruzione dei collettori e di un nuovo porto fluviale in luogo di quello di Ripagrande, entro il limite di quarantacinque milioni.

(1) Vedi « Cronaca Parlamentare » nel n. 51 del 21 dicembre 1889.

Questa spesa verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in apposito capitolo con la denominazione *Quarta serie pei lavori della sistemazione del Tevere*, e sarà ripartita in dieci esercizi come segue:

Esercizio 1891-92 L. 2,500,000; id. 1892-93, 5,000,000; id. 1893-94, 5,000,000; id. 1894-95, 5,000,000; id. 1895-96, 5,000,000; id. 1896-97, 5,000,000; id. 1897-98, 5,000,000; id. 1898-99, 5,000,000; id. 1899-1900, 5,000,000; id. 1900-1901, 2,500,000 — Totale L. 45,000,000.

Ai lavori da farsi dallo Stato e dal Comune di Roma per la sistemazione idraulica del fiume e pei lavori stradali ed edilizi del lungo-Tevere, potranno essere applicati per decreto reale, udito il Consiglio di Stato, tutte o parte delle disposizioni contenute negli art. 12, 18, 15 e 17 della legge 15 gennaio 1885.

In apposito capitolo del bilancio del Ministero del Tesoro, verrà inscritta la somma necessaria pel servizio degli interessi e dell'ammortamento relativi al debito autorizzato dall'art. 1 della nuova legge

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Bologna-Verona. — *Ponte sul Po.* — Riportiamo dalla *Gazzetta di Venezia:* Il Ministero della Guerra ha disposto definitivamente che il ponte sul Po della nuova linea in costruzione Bologna-Verona debba essere a travate metalliche indipendenti, perchè le mine possano operare più facilmente in caso di guerra. Pertanto si sta lavorando alacremente dal Regio Ispettore delle Strade Ferrate, sezione di Mantova, per la compilazione del detto progetto. Il nuovo ponte sarà sul tipo di quello di Mezzanacorti, a doppio impalcato; inferiormente per la ferrovia, superiormente per strada carrettiera. Si sta studiando altresì la variante d'allacciamento della nuova linea a Verona; essendo ancora incerto se la deviazione partirà dalla stazione di Porta Vescovo verso S. Martino B. A. o dalla stazione di Porta Nuova. In ogni modo resta stabilito che alla stazione di P. N. si porteranno lievissime modificazioni.

Ferrovia Adriatica-Tiberina. — *Variante Ravenna-Forlì-Arezzo al progetto Ravenna-Perugia-Baschi.* — Al progetto della ferrovia Adriatica-Tiberina, studiato dall'ing. Romano ed alla Commissione tecnica governativa nominata per esaminarlo sopra luogo, abbiamo accennato a suo tempo. Aggiungiamo ora che i Municipi di Forlì, Meldola, Civitella di Romagna, Santa Sofia, Mortaro, Baschi, Bibbiena, Chignano, Taggiolo, Castel Jacognano, Tatti ed Arezzo hanno presentato domanda al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè la Commissione medesima esamini eziandio la variante Forlì-Arezzo studiata dall'ing. Mercanti.

Due sono gli studi presentati dall'autore per la variante: nell'uno la pendenza massima è del 12 per mille, nell'altro del 18 per mille.

Il progetto dell'ingegnere Romano, lo ricorderanno i nostri lettori, da Ravenna dirigesi a Cesena, e poscia per Mercato Saraceno, Sant'Agata Feltria, San Sepolcro, Città di Castello, Umbertide, Perugia, fa capo a Todi, non molto lontano da Castiglione, sulla ferrovia Arezzo-Orvieto-Roma.

La variante dell'ingegnere Mercanti da Ravenna dirigesi a Forlì, e per Meldola, Civitella, Galeata, Santa Sofia, Bagno e Bibbiena dirigesi ad Arezzo, percorrendo parte della attuale ferrovia Stia-Arezzo; approfitterebbesi poscia di un tratto dell'attuale linea Arezzo-Orvieto-Baschi.

Funicolare del Motterone. — *Progetto di salita da Stresa.* — Fra i diversi progetti, a cui accennammo lo scorso anno, per una funicolare alla vetta del Motterone, vi fu anche quello i cui studi erano stati avviati da Stresa per cura del signor Mangili.

Possiamo ora annunciare che il relativo progetto è stato presentato al Ministero dei Lavori Pubblici, a nome di un Comitato promotore, dallo stesso signor Mangili, insieme alla domanda di concessione col massimo sussidio governativo.

Su tale progetto aggiungiamo qualche principale dato tecnico. La linea misura km. 12.7, di cui km. 9.8 con rotaia centrale ad ingranaggio e km. 2.9 a semplice adesione. Le stazioni progettate sono sette, cioè: Stresa, Vedasco, Vezzo, Gignese, Alpino, Borromeo e Motterone; quest'ultima (a metri 1426 sul livello del mare) è progettata su un piccolo altipiano a 65 metri inferiormente alla cima.

La spesa per la costruzione fu presunta a poco più di 3,000,000 di lire.

Tramvia Roma-Ponte Molle. — *Trazione elettrica.* — Rammentando di avere in precedente numero (1) accennato ad un progettato esperimento di trazione elettrica sulla tramvia da Roma a Ponte Molle, annunciamo ora che un decreto del Ministero dei Lavori Pubblici, in data 4 corr., stabilisce che l'esperimento sia sottoposto alla sorveglianza governativa, la quale verrà esercitata dall'ing. cav. Felice Carderelli, ispettore principale dei telegrafi dello Stato, e dal signor Teodoro Manaina, ingegnere del Genio civile. Questi proporranno poi al Ministero dei Lavori Pubblici tutte quelle cautele che crederanno opportune imporre ai concessionari. Il Municipio di Roma avrà pur l'ingerenza per ciò che riguarda il collocamento e la forma dei pali di sostegno dei conduttori elettrici.

I giornali di Roma, poi, hanno aggiunto che il primo esperimento si farà probabilmente sul principio di febbraio e v'interverranno il Re ed i Ministri.

Tramvia a vapore Bergamo-Trezzo-Monza. — *Prossimo collaudo ed inaugurazione.* — Furono già fatte le corse di prova sulla linea tramviaria Bergamo-Trezzo-Monza. Il collaudo si farà nel corrente mese e l'esercizio pubblico incomincierà nei primi giorni di febbraio.

Di questa linea tramviaria abbiamo ampiamente trattato nei numeri dello scorso anno.

Tramvia a vapore Padova-Piove. — *Autorizzazione alla costruzione ed esercizio.* — La domanda della Deputazione provinciale di Padova per l'autorizzazione a costruire ed esercitare una tramvia a vapore da Padova a Piove con pubblico servizio di passeggieri e di merci, fu, con alcune avvertenze e prescrizioni, favorevolmente ammessa dal Comitato Superiore della Strade Ferrate.

Questo progetto, come abbiamo già accennato in precedenti numeri dello scorso anno, fu compilato, per conto della stessa Amministrazione provinciale, dalla Società Veneta d'imprese e costruzioni pubbliche.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — *Direzione della nuova Società Giura-Sempione.* — Nel precedente numero abbiamo pubblicato la costituzione del Comitato d'Amministrazione di questa nuova Società; crediamo opportuno aggiungervi la composizione della Direzione tanto più che essa ci dà una precisa idea della ripartizione, pattuita nel contratto di fusione, degli uffici sociali a Berna e Losanna.

La Direzione della nuova Società Giura-Sempione è stata così composta: Marti, presidente e controllo delle finanze; Jolissaint, affari commerciali, amendue con sede in Berna; Dumur, costruzioni; Colomb, esercizio, amendue con sede in Losanna. Il sig. ing. Manuel venne designato come capo dell'esercizio.

Meyer è nominato ingegnere-meccanico in capo; Cuenot ingegnere in capo della linea del primo Circondario (Berna) cioè per l'antica rete della ferrovia Giura-Berna-Lucerna; Duboux, ingegnere in capo delle linee del secondo Circondario (Losanna) cioè dell'antica rete della ferrovia Svizzera Occidentale-Sempione. La sede del materiale ruotante è fissata in Berna, quella dell'esercizio in Losanna.

Ferrovie Svizzere. — *Prodotti della rete Giura-Berna-Lucerna nel 1889.* — La rete Giura-Berna-Lucerna ha fatto nel passato anno un introito di fr. 8,422,429, ossia franchi 550,188 più che nel passato anno; l'introito annuale della *ferrovia del Brunig* nell'anno 1889 fu di fr. 589,871.

(1) Vedi « Notizie ferroviarie italiane » del numero 44 del 2 novembre 1889.

— *Prodotti della rete Svizzera Occidentale-Sempione nel 1889.* — La rete Svizzera Occidentale-Sempione ha fatto nel passato anno un introito complessivo di fr. 13,670,580, ossia un maggior introito in confronto all'anno 1888 di fr. 761,283.

— *Ampliamento della stazione di Lucerna.* — Il giorno 22 corrente si sono radunate in Lucerna le Amministrazioni ferroviarie che hanno l'uso cumulativo di quella stazione onde discutere e prendere una decisione sulla questione appunto della stazione medesima. Venne deciso: che l'attuale edifizio provvisorio sarà rimpiazzato con altro costrutto definitivamente, con ampio spazio per il servizio dei viaggiatori. Per il servizio delle Amministrazioni saranno costrutti speciali edifizi; i marciapiedi saranno aumentati ed ampliati e per i bagagli sarà costrutto uno speciale marciapiedi. Essi saranno coperti ed accessibili senza dover attraversare dei binari; le interruzioni del servizio sulla Moosstrasse saranno soppresse e si studieranno i possibili miglioramenti per i passaggi a livello in Obergrund ed in Untergrund.

Ferrovie Rumene. — *Statistica comparata 1883-1890.* — Dal bilancio per il 1890 che la Direzione delle Ferrovie Rumene ha distribuito alla Camere di Bucarest riassumiamo le seguenti cifre, che non sono prive d'interesse.

Il bilancio 1890 comprende nelle entrate L. 39,765,100 e nelle spese L. 26,573,751.

Ommettendo tutte le questioni riflettenti i modi d'amministrazione delle ferrovie dello Stato e il sequestro delle linee rumene della Compagnia della ferrovia Lemberg-Cernovitz-Jassi, diamo tosto i tre seguenti prospetti comparativi riflettenti i prodotti del traffico dei viaggiatori, del traffico delle merci a grande velocità e del traffico delle merci a piccola velocità negli anni dal 1883 al 1890 inclusivamente.

1. *Prodotti del traffico dei viaggiatori.*

Anni	Lunghezza della rete (Km.)	Totale dei prodotti (Lire)	Prodotto chilometrico (Lire)
1883	1,184	8,149,810	6,883
1884	1,279	8,112,544	6,343
1885	1,354	7,853,824	5,800
1886	1,391	8,069,371	5,801
1887	1,888	9,595,610	5,096
1888	2,127	10,517,187	4,945
1889	2,402	12,900,000	5,370
1890	2,425	12,400,000	5,128

2. *Prodotti del traffico delle merci a grande velocità.*

Anni	Lunghezza media (Km.)	Totale dei prodotti (Lire)	Prodotto chilometrico (Lire)
1883	1,190	489,808	412
1884	1,271	526,723	415
1885	1,359	448,016	329
1886	1,402	527,782	376
1887	1,896	565,411	298
1888	2,135	741,903	348
1889	2,409	755,000	313
1890	2,425	756,600	312

3. *Prodotti del traffico delle merci a piccola velocità.*

Anni	Lunghezza media (Km.)	Totale dei prodotti (Lire)	Prodotto chilometrico (Lire)
1883	1,190	13,264,322	11,146
1884	1,271	11,886,499	9,352
1885	1,359	13,682,328	10,068
1886	1,402	13,660,285	9,743
1887	1,896	15,584,173	8,219
1888	2,135	18,682,935	8,755
1889	2,402	22,493,000	9,235
1890	2,425	23,062,500	9,510

Ferrovie dell'Est Africano. — *Nel territorio portoghese della baia di Delagoa.* — Recenti notizie pervenute dal sud-est dell'Africa, avevano annunciato che i lavori della ferrovia della baia di Delagoa furono ripresi su parecchi punti (1) e che quanto prima sarebbe stato compiuto il tratto da Moveni-stazione al confine del Transwaal. Mancavano ancora due miglia e mezzo per arrivare al fiume Komati, ma queste sarebbero state terminate prima della stagione delle pioggie. Un odierno telegramma infatti annuncia che la ferrovia della baia di Delagoa fu terminata sino alla frontiera del Transwaal.

Furono già stipulati i contratti per i movimenti di terra sino a Baberton e questa linea sarà costrutta entro un anno.

Circa il far capo con questa linea sino a Pretoria è soltanto questione di tempo; gli ingegneri stanno studiando sul terreno il tracciato.

Riguardo alle ferrovie portoghesi nell'Ovest Africano, colonia d'Angola, ricordiamo di averne fatto cenno nel n. 3.

Ferrovie dell'Ovest Africano. — *Nel Congo.* — La prima brigata degli ingegneri della Compagnia della ferrovia del Congo è partita da Anversa l'11 ottobre 1889 ed è arrivata sul luogo a Matadi il 10 successivo novembre.

Questa prima brigata, fra gli altri suoi lavori da compiere sul luogo, aveva quello d'una variante al primo progetto (2) adottato e cioè da Matadi, lungo il Congo, dirigere la linea verso il punto di confluenza del fiume Mopzo e di là rimontare la riva sinistra di questo fiume sino ad un punto in cui sia possibile passare sulla destra.

Alla partenza dell'ultimo corriere del Congo, che ha recate queste notizie, cioè al 10 dicembre 1889, la prima brigata era già arrivata coi suoi studi a circa 1500 metri dal punto di raccordo coll'antica linea. Il nuovo tracciato misura circa 7500 metri e il passaggio sulla riva destra avrà luogo poco oltre; per modo che sul primo tracciato di circa 26 chilometri si avrebbe una minore distanza che può variare dai 4 ai 6 chilometri.

Restano poche difficoltà a superarsi per una lunghezza di circa 800 metri; perciò puossi ritenere che sarà adottata la nuova variante lungo il confluente Mopzo invece del primitivo tracciato per Kalakala e Kinkanda. Questa variante offre inoltre il vantaggio di permettere che si dia principio ai lavori su due punti o cantieri, cioè Matadi e alla confluenza del Mopzo, abbreviando così la durata dei lavori medesimi.

Ferrovie nel Tonchino. — *Per la costruzione di due linee.* — I giornali francesi hanno annunciato che sarà quanto prima presentata alla Camera dei Deputati la domanda per un imprestito di 100,000,000 di lire per l'Indo-Cina. L'imprestito avrebbe per iscopo la costruzione di due ferrovie destinate a collegare Hannoi a Lao-Kai da una parte ed a Langson dall'altra. La prima di queste città è a confine del Yun-Nan e la seconda del Quang-Si, amendue provincie chinesi.

Ferrovie del Giappone. — *Stato attuale e statistica.* — La creazione di linee ferroviarie al Giappone data dal 1869 al 1870. La prima linea costrutta fu quella tra Tokio e Yokohama, 18 miglia inglesi. Quella di Osaka e Kobè (20 miglia) fu fatta nel 1874. Il Governo non cessò poi dal farne costruire altre, che sono le più importanti dell'Impero, dalle Compagnie. L'industria privata prese così un grande slancio, ed ora il Giappone è attraversato dai binari tanto nelle isole principali, le isole Kiushu, di Shikoku (a Sud) e Hokkaido (a Nord). Tutti i lavori di costruzione, sino alla direzione della locomotiva, tutto è fatto da ingegneri e meccanici giapponesi. Gli stranieri, che furono i maestri, sono licenziati allo spirare dei contratti.

Da un rapporto del 16 aprile 1889, fatto dall'Amministrazione delle ferrovie al Governo, risulta che la situazione è la seguente:

(1) Vedi in questa stessa rubrica dei nn. 31 e 37 del 1889.

(2) Di questo primo progetto abbiamo fatto parola in uno speciale articolo *Ferrovie in Africa* nel n. 36 dell'8 settembre 1888, e nelle « Notizie ferroviarie estere » del n. 5 del 2 febbraio 1889.

Nomi delle Compagnie	Linee in esercizio miglia	Linee in costruzione miglia	Linee tracciate miglia
Nipou Tetsudo-Kaisha. . . .	287	240	—
Linee dello Stato	486	10	15
Sanyo Tetsudo-Kaiska . . .	33	101	167
Kobu	16	4	4
Kiusku	—	65	212
Mito	41	—	—
Osaka	—	15	21
Sakai	6	—	—
Iyo	4	—	—
Kanzai	—	48	26
Riomo.	32	19	—
Sanuki	—	10	—

Le Compagnie sono in condizioni prospere rispetto ai benefizi delle loro linee; la media dei dividendi che distribuiscono agli azionisti è dal 6 al 10 0|0 all'anno. Spesso oltrepassa il 10 0|0, e le azioni sono perciò ricercatissime.

Notizie Diverse

Le città germaniche che hanno maggior numero di stazioni ferroviarie. — È una curiosa statistica in rapporto al numero degli abitanti e delle stazioni, dedotta dall'ultimo censimento della popolazione in Germania.

Città	Numero degli abitanti	delle stazioni	degli abitanti per stazione
Berlino-Carlottenburg.	1,357,784	30	45,256
Amburgo-Altona . .	410,407	10	59,778
Breslau	298,893	5	59,778
Colonia	161,260	2	80,630
Francoforte sul Meno.	154,504	6	25,751
Kœnigsberg (Prussia).	151,157	4	37,789
Annover	139,330	1	139,330
Dusseldorf	115,183	4	28,330
Danzica	114,822	2	57,411
Magdeburgo e distretto	159,500	4	39,875
Elberfeld.	106,492	5	21,298
Barmen	103,165	7	14,738
Stettino	99,550	1	99,550

Movimento dei viaggiatori tra la Francia e l'Inghilterra nel 1889. — Pubblichiamo il consueto prospetto annuale del movimento dei viaggiatori tra la Francia e l'Inghilterra. Questo riguarda lo scorso anno 1889.

Il movimento complessivo fu di 640,136 viaggiatori, cioè: 346,934 per la linea Calais-Douvres; 183,179 per la linea Dieppe-Newhaven; 110,023 per la linea Boulogne-Folkestone.

Queste cifre segnano un aumento complessivo di 218,425 viaggiatori, cioè: 99,060 sulla linea Calais-Douvres; 114,180 sulla Dieppe-Newhaven; 5,185 sulla Boulogne-Folkestone.

Impianti elettrici negli Stati Uniti. — Questi contano oggidì oltre 5650 impianti elettrici per illuminazione e per trasmissione. Sonvi 210,000 lampade ad arco e 2,600,000 lampade ad incandescenza; a tutto marzo scorso si avevano 59 ferrovie elettriche in esercizio, e 86 se ne stavano costruendo. Nel solo anno 1888 si fecero impianti pel valore di L. 350,000,000.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 68,000 * progetto riformato per lavori di ampliamento servizio merci nella stazione di Lucera della linea Foggia-Lucera;

L. 22,000 per fornitura e posa in opera della ghiaia vagliata occorrente per il completamento della massicciata lungo la linea Sondrio-Colico-Chiavenna;

L. 14,970.19 per bonifica di cave di prestito ed impianto del 4° binario nella stazione di Cerano sulla linea Foggia-Napoli;

L. 8,500 per esecuzione di alcuni lavori urgenti da Avezzano a Solmona sulla linea Roma-Solmona;

L. 2920 per difesa sopra corrente, con scogliere, delle spalle del ponte sul fiume Cervaro al chilom. 1065 da Foggia della ferrovia Cervaro-Candela;

L. 2,800 per lavori di consolidamento ad una casa cantoniera al chilometro 70.980 della ferrovia da Bari a Taranto;

L. 1,293 per consolidamento della scarpa a monte della trincea di Santa Maria al chilom. 256 della linea da Orte a Firenze.

Rete Mediterranea. — Fabbisogni * materiale armamento per il tronco Pontremoli-Guinadi e stazione di Guinadi della linea Parma-Spezia.

L. 117,000 per restauro e consolidamento della galleria artificiale Priata, sul tronco Rivo Trigozzo-Moneglia, nella linea Genova-Pisa;

L. 8,300 per lavori di rinforzo alle impalcature metalliche del ponte sul rio Ponti e del sottovia dei Bagni, lungo la linea San Giuseppe-Acqui, allo scopo di rendere possibile su di essi il libero transito delle locomotive Sigl;

L. 1,785 per lavori di rinforzo delle longarine sui ponti metallici dei torrenti Isolone, Bettigna e Carnone nel tronco Sarzana-Avenza della ferrovia Genova-Pisa;

L. 860 per applicazione di paraneve ai tetti dei fabbricati della stazione di Boves, linea Cuneo-Ventimiglia.

Rete Sicula. — Fabbisogno * rotaie e ferri minuti per l'armamento tronco Licata-Terranova della ferrovia Noto-Licata.

L. 159,309.22 per impianto rifornitore nella stazione di Canicatti, linea Catania-Licata, e per stabilimento relativa conduttura dell'acqua.

Direzione tecnica-governativa per la ferrovia Messina-Patti-Cerda. — Fabbisogno per scambi occorrenti stazioni tronchi San Filippo-Barcellona-Patti. Gli scambi sono 55 tutti semplici: 23 con deviazione a destra; 23 con deviazione a sinistra; 1 con dischetto e deviazione a destra; 5 con dischetto e deviazione a sinistra; 3 simmetrici.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 6,223,650 per raddoppiamento del binario lungo i seguenti tronchi: Caianello-Teano, Rocca d'Evandro-Mignano, Mignano-Tora Presenzano, Ceprano-Roccasecca, Teano-Pignataro, Segni-Anagni, Poficastro-Ceprano, Anagni-Morolo, Morolo-Frosinone, Frosinone-Poficastro della linea Segni-Napoli:

L. 255,000 per acquisto di macchinario pel terzo gruppo delle nuove officine di Torino;

L. 10,000 per parziale costruzione di metri 20 di calotta della galleria di Rutino fra le garette 92 e 93, e precisamente fra i chilometri 38.840 e 30.500 della linea Battipaglia-Castrocucco;

L. 240 per concorso dell'Amministrazione ferroviaria nelle spese di lite sostenute nella causa contro il comm. Antona-Traversa dal Consorzio per la costruzione degli argini di Campomaggiore, a difesa anche della linea Torreberetti-Pavia.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Lavori di consolidamento dell'argine stradale dalle corrosioni del torrente Staggia sulla linea Empoli-Chiusi. L'importo dei lavori ascende a L. 16,800, e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del giorno 30 corrente.

FRANCIA. — *Prefettura della Charente Inferiore* (*Rochelle*). — 5 febbraio. — Movimenti di terra e opere d'arte sulla ferrovia dal porto della Pallice alla Rochelle per una lunghezza di metri 4,684.10. Importo L. 600,000; cauzione L. 16,000.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Arzelà Raffaele di San Stefano Magra, dei lavori di costruzione scalo merci P. V. a Genova P. B., sulla sinistra del Bisagno, col ribasso del 26.27 0|0 (V. *Memorandum* e *Informazioni* del N. 2).

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Comune di Nettuno (30 gennaio, ore 1 pom., definitivo). — Appalto per la condottura d'acqua potabile. Importo ridotto L. 79,950 (v. n. 50).

Comune di Molfetta (31 gennaio, fatali). — Appalto dei lavori occorrenti a questo ospedale. Importo ridotto del 26 0|0 (v. n. 1).

Comune di Capranica (31 gennaio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto pei lavori di restauro della residenza Municipale e sistemazione delle acque minerali. Importo L. 17,175.50. Cauzione provvisoria lire 500. Cauzione definitiva L. 1700. Fatali 16 febbraio.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (6 febbraio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 4° tronco della strada provinciale di 1ª serie n. 13, compreso fra la Masseria Preutillo e la Sella sotto il Casino di Mastroadamo (metri 10,168.85. Importo L. 372,240. Cauzione provvisoria L. 17,000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Potenza (11 febbraio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 3° tronco inferiore della strada provinciale n. 55, da Rotonda per Viaggianello alla nazionale del Sinni presso Favale (Valsinni), compreso fra San Giorgio Lucano e la sponda sinistra della fiumarella di Noepoli, poco al disopra della masseria Angiolillo (metri 6,558). Importo ridotto L. 391,090.88 (v. n. 48 e 1).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Belluno (11 febbraio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un ponte ad una sola luce di metri 41 con travata metallica sostenuta da spalle in muratura sul torrente Maè, nonchè alla sistemazione dei relativi rami di accesso al ponte medesimo, lungo la strada nazionale di Alemagna N. 9, da Cimafadalto al confine Austro-Ungarico sopra San Vito verso Cortina d'Ampezzo. Importo ridotto L. 82,446.30 (v. n. 49 e 1).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Salerno (11 febbraio, ore 10 ant, 2ª asta per deserzione 1º incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 5° tronco della strada provinciale di 1ª serie n. 10, da Cuccaro a Sanza, compreso fra la sponda destra del torrente dell'Ischia e la strada provinciale Cuccaro-Sapri (metri 4,957). Importo L. 119,500 (v. n. 52).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Potenza (12 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alle urgenti riparazioni per assicurare e prolungare il muniente superiore in burghe formante la intestatura della difesa del Tinazzo, nonchè alla rimessa di un tratto del rivestimento inferiore in buzzoni danneggiato dalle ultime piene nel VI Comprensorio del Po, in Comune di Monticelli d'Ongina (metri 422). Importo L. 109,974. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva il decimo.

Direzione del Genio militare di Capua (14 febbraio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto e costruzione di una cavallerizza nelle adiacenze del Castello in Aversa e sistemazione delle scuderie, sellerie e scale, ed altri lavori nel predetto quartiere per L. 120,000. Lavori compiuti in giorni 380. Cauzione L. 12,000.

FRANCIA. — *Prefettura della Mosa a Bar-le-Duc* (7 febbraio ore 11 ant.). — Sostituzione d'una travata metallica ad un impalcato di legno sul ponte alla testa a valle della chiusa di Dun, canale dell'Est. Importo L. 10,000. Cauzione L. 300.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fabbrica d'Armi — Terni — (30 gennaio, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 517 di acciaio per molle a L. 0.90 — kg. 10,882 di acciaio naturale in verghe a L. 0.70. Importo L. 8082,70. Cauzione L. 809. Consegna giorni 60.

— — (1 febbraio, ore 4 pom. unica e definitiva). — Fornitura in 3 lotti: kg. 35,585 di ferro diverso in barre, importo lire 1246 — kg. 5697 di ottone in varie forme, importo L. 10,287.45. Latta, stagno, ecc., importo L. 5139.

Direz Art. e Torpedini. — Spezia — (3 febbraio). — Fornitura di kg. 8000 di cavo manilla di mm. 90 di diametro e kg. 1800 di mm. 45. Importo L. 15,190. Cauz. L. 1520.

Direz. Costruzioni Navali. — Spezia — (6 febbraio). — **Trasformazione** di tonn. 838 di ferro e ferro omogeneo vecchio in lamiere, spezzoni, ritagli, rottami, ecc. in tonn. 279.33 di ferro nuovo in verghe. Importo L. 32,122.95. Cauzione L. 3200.

— — — Napoli — (6 febbraio). — Trasformazione di tonnellate 1035 di ferro omogeneo vecchio in tonn. 345 di ferro nuovo. Importo L. 39,675.

R. Fabbrica d'Armi — Terni — (6 e 7 febbraio, ore 4 pom. unica e definitiva). — Fornitura di acciaio dolce e dolcissimo in verghe — lamiera, filo grosso, ferro in verghe, ecc.

Direz. Art. e Torpedini (7 febbraio, ore 11 ant. unica e definitiva). — Fornitura di una grue locomobile a vapore. Importo L. 23,000. Cauzione L. 2300.

SVIZZERA. — *Dipartimento Militare Federale* (*Officina Federale di costruzione in Thun*). — Costruzione di un certo numero di *furgoni di fanteria*, ordinanza 1889. Gli aspiranti che fossero in misura di assumersi la costruzione di vetture militari sono invitati a rivolgersi alla suddetta Officina.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione di 10 Casotti telemetrici pel Genio Militare di Capua.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Gennaio 18	Gennaio 25
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 694	690
» »	Mediterranee		» 553.50	552
» »	Sicule		» 570	560
» »	Sarde (preferenza)		» 265	265
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 370	370
» »	Gottardo		» 857.50	850
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 533	533
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 294	294
» »	Novara-Seregno		» —	—
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 314.25	314.25
» »	»	2ª emiss.	» 301.50	301.50
» »	Centrale Toscana		» 520	520
» »	Meridionali		» 316.25	318.75
» »	Sarde, serie *A*		» 304.25	305
» »	» serie *B*		» 301.25	303
» »	» 1879		» 311.50	311.50
» »	Pontebba		» 455	455
» »	Nord-Milano		» 256.50	258
» »	Meridionali Austriache		» 319.50	320
» »	Gottardo 4 %		» 102.25	101.75

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Banca Nazionale. — Il dividendo sulle azioni della Banca Nazionale nel Regno pel secondo semestre 1889 fu fissato in lire trentasei, pagabili dal 3 febbraio prossimo.

EMISSIONI.

Società della Ferrovia del Monte Generoso. — Si invitano i possessori dei certificati provvisori, rappresentanti le 1800 Azioni di questa Società, di procedere allo scambio dei loro Titoli contro i definitivi, presso le Banche ove furono fatte le sottoscrizioni.

Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche. — In esecuzione dello stabilito con la disposizione transitoria degli statuti sociali, il Consiglio d'amministrazione invita i signori azionisti a presentare i titoli: presso la sede della Società; presso la Società di Credito meridionale; per aprirvi il timbro in detta disposizione prescritto.

Il tempo utile per la presentazione è dal 20 gennaio al 31 marzo anno corrente.

Società An. delle Tramvie delle Romagne. — (Sede sociale a Tilleur). — L'assemblea generale straordinaria degli azionisti tenutasi il 1° gennaio 1890 ha deliberato la riduzione del capitale sociale da L. 1,500,000 a lire 450,000.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 36ª Decade — dal 21 al 31 Dicembre 1889

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1889	972.881 84	48.559 52	313.235 87	1.230.298 03	23.766 99	2.588.742 25	3.997 00	647 67
1888	950.225 89	34.663 18	334.195 68	878.004 22	10.611 49	2.207.700 46	3.997 00	552 34
Differenze nel 1889	+ 22.655 95	+ 13.896 34	— 20.959 81	+ 352.293 81	+ 13.155 50	+ 381.041 79	»	+ 95 33
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1889	36.841.836 20	1.755.723 04	12.713.034 41	47.061.641 27	439.093 91	98.811.328 83	3.997 00	24.721 37
1888	38.265.159 58	1.735.388 58	13.416.449 46	46.425.329 66	385.602 48	100.227.929 76	3.995 85	25.083 01
Differenze nel 1889	— 1.423.323 38	+ 20.334 46	— 703.415 05	+ 636.311 61	+ 53.491 43	— 1.416.600 93	+ 1 15	— 361 64
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1889	70.210 18	973 46	65.211 21	165.123 17	3.549 64	305.067 66	1.166 76	261 47
1888	76.697 02	1.346 71	16.742 25	78.707 48	1.343 12	174.836 58	1.046 26	167 11
Differenze nel 1889	— 6.486 84	— 373 25	+ 48.468 96	+ 86.415 69	+ 2.206 52	+ 130.231 08	+ 120 50	+ 94 36
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1889	2.881.977 35	60.986 99	700.741 69	3.304.663 71	34.539 06	6.982.908 80	1.140 48	6.122 78
1888	2.276.062 64	51.130 14	372.017 67	2.080.973 65	26.343 49	4.806.527 59	886 33	5.422 95
Differenze nel 1889	+ 605.914 71	+ 9.856 85	+ 328.724 02	+ 1.223.690 06	+ 8.195 57	+ 2.176.381 21	+ 254 15	+ 699 83

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1889	1888	*Differenze* nel 1889	Prodotti dal 1° gennaio 1889	1888	*Differenze* nel 1889
Viaggiatori	2.455 45	2.286 10	+ 169 35	138.946 85	133.747 05	+ 5.199 80
Merci	979 57	742 43	+ 237 14	28.085 65	26.299 43	+ 1.786 22
Introiti diversi	36,662 15	20 85	+ 36.641 30	40.780 00	2.533 07	+ 38.246 93
Totali	40.097 17	3.049 38	+ 37.047 79	207.812 50	162.579 55	+ 45.232 95

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Gennaio* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Nettuno-Ciampino	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 53	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	3,402.85	9,334.95	846.55	3,444.75	863.65	2,359.05	2,473.25	4,305.50	4,082.70	1,498.65	4,484.75	2,383.25
Bagagli e Cani	35.70	95.20	8.45	45.65	5.10	31.70	2.25	59.75	21.65	7.50	22.45	17.35
Merci a G. V. ed Accelerata	392.70	2,328.25	85.20	600.05	155.95	412.00	68.40	133.10	309.40	180.85	341.85	197.25
Merci a P. V.	4,945.35	4,418.90	673.50	1,601.35	2,768.15	1,808.30	26.20	1,652.90	801.55	291.20	1,819.50	622.75
Totali	8,776.60	16,177 30	1,613.70	5,691.80	3,792.85	4,614.05	2,570.10	6,151.25	5,215.30	1,978.20	6,668.55	3,220.60

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

Lavoro	metri
10 Ponti sul *Fella*, *Dogna*, *Patoco*, *Laudt*, *ecc.*, a Muro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . . *metri*	591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro	273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev.	24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron.	46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio .	108
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova .	108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . .	739
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia .	428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli .	13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè	26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino	265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino .	218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino	52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var.	22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . .	114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti	136
10 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . .	185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia	185
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma	822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno	46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova	7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze	515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera	24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare	22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . .	54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli	95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila	517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti .	437
8 » » diversi, ferr. Laura-Avellino . .	111
45 » » sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*, ferr. Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci	83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano	364
12 ponti e pontic., ferr, Grassano-Trivigno	255
4 ponti, ferrovia Lago-Como . . .	35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio	413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id.	28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza	85
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli	710
14 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone	261
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . .	592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . .	482
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz.	57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverato-Assi .	978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio	1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza	601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti	105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco	252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto	21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara	343
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicattì	12
21 ponti e pontic. per la diram. Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania	17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac.	51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . .	11
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata	31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . .	89
98 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani	757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . .	31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna)	151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco .	265
8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia	46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta .	28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia .	226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica .	23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata .	82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni .	32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso	93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov.	321
14 Id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano	83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi	88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . .	434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno-Bribano	219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia	111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . .	184
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . . .	12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia	106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia	43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli	408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia	463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . .	35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid.	12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement.	165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari	72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano	86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata	180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . .	58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio	14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano	21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule	12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It.	9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . .	370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea	118
Cavalcavia in Trastevere ferr. »	17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. »	12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria)	833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano	298
2 Id. per la provincia di Girgenti . .	26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia .	36
4 ponti sul *Gallico*, *Scacciotti*, *Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria .	210
14 ponti sul *Senorbì*, *Segario*, *Arcidano*, *Scarfa*, *Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari	313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . .	84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino .	103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . .	53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo .	—
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento	19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno	21
Id sul *Testene*, in provincia »	44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria	17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno	20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . . .	78
2 ponti sull'*Alcaringi e Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . .	71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova	8
3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma . . .	51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*, in provincia di Belluno . . .	60
2 ponti sul *Cordevole* . .	—
10 Id. sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*. *Mesima*, *Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro	916
12 ponti per la provincia di Messina . .	372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila	23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova	14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa	32
Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto	72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna	60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso	14
Id. sulla *Frana*, in provincia »	26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta .	22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara	149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio .	50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania .	137
14 ponti sul *Savoca*, *Forza d' Agro*, *San Pietro*, *Fondachello* ecc., prov. di Messina	761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova	190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano .	15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma	28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno .	74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . .	15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto .	40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti	102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno	60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia	210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta	22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza	41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro	32
12 ponti per la provincia di Mantova . .	606
Ponte sul *Porcìume*, provincia di Catanzaro	64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano .	30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata .	106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa .	107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza	114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma	100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma .	103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma	163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna .	40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona	343
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano	25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni	16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza .	60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio .	30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno	65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo	70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo .	14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco	20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale	23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino .	52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto .	40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo	19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania	15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino	44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa	145
8 Id. sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta*, *Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici	495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra	11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini	75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba .	72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. .	27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier	19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari .	43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C.	65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara .	41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici	22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti	12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . .	32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio	48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Rev·igna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Anselerio 47
Id sul *Tevere*, impresa Mou·io . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Coreegli . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte). impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 102
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 534
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina, Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr Calabro Sicule . . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L Belluni e C. 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa . . . 218
Id. per la stazione di Falconara, ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . 100
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia 113
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. dei Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Cunaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 11687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 11356
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate caduna pel dipart di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

(THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED)

Canal Road King's Cross

LONDRA

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Nº delle ordinazioni a tutto il 31 dicembre 1887

		LOCOMOTIVE	CARRI e carrozze
Freni automatici	Totale delle applicazioni	18,926	119,458
Freni non automatici	Totale delle applicazioni	2,911	10,004
	Totale	21,837	129,462
		151,299	

Aumento di freni Westinghouse automatici

	LOCOMOTIVE	CARRI e carrozze
Totale come a tergo . . .	18,926	119,458
» Luglio 1883 . . .	10,221	45,290
Aumento in quattro anni e mezzo	8,705	74,168
	82,873	

Facendo una media di 1,535 apparecchi per mese.

AGENZIA PER L'ITALIA **Torino** — VIA OSPEDALE, 26.

Torino, 1890 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

Anno XXIII. Sabato, 1° Febbraio 1890. Num. 5.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

COSTITUZIONE
DEL CONSIGLIO DELLE TARIFFE DELLE STRADE FERRATE

NUOVO PROGETTO
per la conversione in legge del R. Decreto 24 gennaio 1886

Pubblichiamo il *nuovo testo del Disegno di Legge* presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Finali, alla Camera dei Deputati nella seduta del 2 scorso dicembre (1) per la conversione in legge del R. Decreto 24 gennaio 1886, num. 3637 (Serie 3ª), costitutivo del Consiglio delle Tariffe delle Strade Ferrate.

Ricordato come l'on. Ministro chiedesse nella successiva seduta che il progetto, invece di essere ripreso allo stato di relazione, fosse rimesso alla stessa Commissione che lo aveva esaminato nella precedente Sessione, perchè eranvi state introdotte alcune modificazioni — aggiungeremo che il primo disegno di legge fu presentato alla Camera nella seconda Sessione della XVI Legislatura e poscia ripreso allo stato di relazione nella terza Sessione per ripresentazione e domanda fattavi dal ministro Finali nella seduta del 25 marzo dello scorso anno (2).

Senza punto riandare su tutte le fasi parlamentari subite dal primo testo del disegno di legge — fasi, del resto, che trovansi eccennate nella nostra « Cronaca Parlamentare » nei numeri 13, 25, 27, 28 e 49 dello scorso anno — ci basta ricordare come:

Il *Decreto Reale* del 24 gennaio 1886 coll'annesso Regolamento per l'istituzione, presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate al Ministero dei Lavori Pubblici, di un Consiglio delle Tariffe delle Strade Ferrate fu da noi pubblicato nel n. 6 del 10 febbraio 1886, a pag. 81.

***

Ed ecco ora il *nuovo testo del Disegno di Legge* presentato dall'on. Finali per la conversione del relativo R. Decreto in legge:

(1) Vedi « Cronaca Parlamentare » nel n. 49 del 7 dicembre 1889.
(2) Vedi « Cronaca Parlamentare » nei numeri 13, 25, 27, 28 e 49 del 1889.

Art. 1. — È convertito in legge il Decreto Reale 24 gennaio 1886, n. 3637, serie 3ª, che istituisce presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate un Consiglio per l'esame delle Tariffe ferroviarie e delle modificazioni che si reputasse utile d'introdurvi.

Art. 2. — La composizione del Consiglio è modificata con l'aggiunta già fatta coi decreti ministeriali del 31 dicembre 1886 e 1° dicembre 1887.

a) di un secondo Ispettore superiore delle Strade ferrate;

b) del Direttore generale della statistica del Regno.

Vi è inoltre aggiunto un membro da designarsi dal Ministro delle Poste e dei Telegrafi.

Art. 3. — La parte dell'articolo 2 del Reale Decreto, che segue dopo le parole « del Direttore generale del Tesoro » è modificata come segue:

« di due membri da designarsi dal Consiglio d'Amministrazione della Società esercente le Strade Ferrate del Mediterraneo;

« di due membri da designarsi dal Consiglio d'Amministrazione della Società esercente le Strade Ferrate dell'Adriatico;

« di un membro da designarsi d'accordo dal Consiglio d'Amministrazione di ciascun'altra Società esercente almeno quattrocento chilometri di Strade Ferrate;

« di un membro da destinarsi d'accordo delle altre Società esercenti ferrovia concesse all'industria privata.

« In assenza del Presidente, il Consiglio è presieduto da un vice-presidente, nominato ogni tre anni con Decreto Reale e che può essere riconfermato ».

Art. 4. — Il comma *d*) dell'art. 4 del Reale Decreto è sostituito dal seguente:

« Su di ogni quesito e su di ogni proposta che gli venga presentata dal Ministro dei Lavori Pubblici, al quale così i membri del Consiglio, come gli Enti e Corpi morali, possono rivolgere quesiti e proposte, riguardanti la materia delle tariffe, tanto del servizio interno di ciascuna Rete, quanto del servizio cumulativo italiano, internazionale lacuale e marittimo ».

Allo stesso art. 4 è aggiunta la disposizione seguente:

« Una Giunta permanente, composta del presidente o vice-presidente e di 4 consiglieri designati dal Consiglio,

» ha incarico di studiare e di istruire ogni nuova questione » da sottoporre al voto del Consiglio, di dare parere sulle » questioni più urgenti, come altresì, di proporre al Mi- » nistro dei Lavori Pubblici i provvedimenti da adottarsi » perchè i voti dal Consiglio emessi abbiano pratica at- » tuazione.

« La Giunta permanente propone al Ministro i provvedi- » menti occorrenti perchè la statistica ferroviaria giovi ef- » ficacemente agli studi del Consiglio delle Tariffe per pa- » reri di che al paragrafo *d*).

« Il Consiglio e la Giunta non hanno ufficio, nè impiegati » proprii, ma si valgono del personale dell'Ispettorato Ge- » nerale delle Strade Ferrate ».

Art. 5. — Dopo l'art. 7 è aggiunto il seguente articolo che avrà il numero 8:

« Il Ministro dei Lavori Pubblici, nella relazione che » deve presentare ogni anno al Parlamento intorno alle co- » struzioni e all'esercizio delle Strade Ferrate, farà una » particolareggiata esposizione delle tariffe e delle condi- » zioni dei trasporti, nonchè delle deliberazioni e dei voti del » Consiglio delle Tariffe ».

Art. 6. — All'art. 8 del Reale Decreto è sostituito il seguente che prenderà il numero 9:

« Con Decreto Reale, previa deliberazione del Consiglio » dei Ministri e sentito il Consiglio di Stato, sarà appro- » vato un regolamento per l'esecuzione della presente » legge ».

Art. 7. — È autorizzato il Governo a pubblicare in testo unico il Regio Decreto del 24 gennaio 1886, n. 3637, (serie 3ª) con le modificazioni ed aggiunte approvate con la presente legge.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Relazione del Consiglio d'Amministrazione
(Quarto Esercizio 1888-89)

(*Continuazione. — Vedi n. 4*)

COSTRUZIONI

Premesso un cenno sull'avanzamento degli studi e dei lavori sulle diverse linee di cui abbiamo la dirigenza per conto del R. Governo, vi esporremo poi quanto fu fatto su quelle altre, delle quali in forza delle recenti convenzioni, abbiamo assunto la costruzione per conto nostro.

A. — Costruzioni per conto del Governo.

Linea Aulla-Lucca.

Nel mese di luglio 1888 venne trasmesso al R. Ispettorato generale il progetto esecutivo dell'8° tronco (Casola-Fivizzano); nel mese di agosto quello del 4° tronco (Ponte di Campia-Castelnuovo), e nel successivo mese di settembre quelli dei tronchi 5° e 7° (Castelnuovo-Ponte di Sala e Minucciano-Casola).

Il 30 giugno corrente anno poi, in seguito all'ordine ricevuto dal R. Ispettorato Generale, venne eseguita la riconsegna dell'intera linea al Governo.

Linea Salerno-San Severino.

Col giorno 15 marzo u. s. la Società venne esonerata dalla dirigenza degli studi e dei lavori dell'intera linea, passandola alla Direzione tecnica governativa di Salerno.

Linea Catanzaro-Stretto-Veraldi.

Nel mese di luglio 1888 furono trasmessi al R. Ispettorato generale i progetti esecutivi dei seguenti tronchi:

Catanzaro-Settingiano;
Marcellinara-Valle Gaccia;
Valle Gaccia-Nicastro;
Nicastro-Sant'Eufemia.

Nel giorno 15 aprile u. s. venne effettuata la consegna del tronco Settingiano-Marcellinara alla Direzione tecnica governativa di Reggio Calabria, rimanendo così questa Società esonerata dalla dirigenza dei lavori del tronco stesso.

Nel giorno 30 giugno ultimo scorso fu pure passato alla Direzione suddetta il servizio di sorveglianza e costruzione dei tronchi da Marcellinara a Sant'Eufemia.

Linea succursale dei Giovi.

Questa linea della lunghezza di 23 chilometri venne aperta pel solo servizio merci il 15 maggio, ultimo scorso, e pel servizio viaggiatori il 1° giugno.

L'esperienza del breve periodo di esercizio, finora effettuato, ha dimostrato che la costruzione della linea venne eseguita in modo pienamente soddisfacente, avendo essa corrisposto alle esigenze del servizio ed agevolato assai le comunicazioni attraverso il valico dei Giovi con sensibile vantaggio del commercio, che da tanto tempo reclamava un miglioramento nelle condizioni create agli scali di Genova dalla difficoltà e insufficienza dell'antica linea.

Linea Cuneo-Ventimiglia.

Nell'agosto 1888 l'Ispettorato generale ha partecipato che col successivo 1° settembre la nostra Società rimaneva esonerata da ogni servizio riguardante i tronchi da Limone a Tenda. La consegna degli studi e progetti relativi venne eseguita nel giorno 28 dello stesso mese.

Il 1° settembre u. s. venne aperto all'esercizio il tronco Robilante-Vernante. Sulla rimanente tratta in costruzione fino a Limone i lavori proseguono con regolare attività.

Linea Parma-Spezia.

Di questa linea vennero aperti all'esercizio il tronco Spezia-Pontremoli, esercito dalla nostra Società, nel giorno 15 novembre 1888, ed il tronco Fornovo-Berceto, provvisoriamente esercito dalla Società Adriatica, nel giorno 25 marzo u. s.

Nel mese di gennaio vennero ripresentati al R. Ispettorato Generale i progetti dei tronchi Ghiare-Ostia ed Ostia-Borgotaro, modificati in seguito a variazioni introdotte da una Commissione tecnica nominata dal Ministero dei Lavori Pubblici. Per l'appalto di detti tronchi ha provveduto direttamente il R. Governo, essendo l'ingerenza di questa Società riguardo alla costruzione dei medesimi limitata alla sola direzione tecnica ed amministrativa dei lavori.

I lavori pel raddoppio di binario dal casello 88 della linea ligure alla stazione di Spezia, la cui esecuzione venne dal Governo affidata a questa Società, furono appaltati fin dallo scorso mese di aprile.

Sugli altri tronchi della linea in corso di costruzione i lavori proseguono regolarmente.

Linea Eboli-Reggio litoranea.
(*Agropoli-Rosarno*).

Il tronco Pisciotta-Castrocucco venne consegnato all'Ufficio di Sindacato Governativo in Salerno nel mese di agosto 1888.

Nello scorso mese di marzo il R. Ispettorato Generale invitò la nostra Società a consegnare al Direttore Governativo di Salerno tutto il servizio dei tronchi da Castrocucco a Sant'Eufemia, ed a quello di Reggio Calabria il servizio dei tronchi della rimanente tratta Sant'Eufemia-Rosarno.

Le rispettive consegne vennero eseguite nel mese di giugno ultimo scorso.

In tal modo la nostra Società restò completamente esonerata per l'intera linea dall'incarico ricevuto dal Governo per gli studi, dirigenza e sorveglianza dei lavori.

Linea Eboli-Reggio interna.
(*Sicignano-Castrocucco*).

Nel mese di agosto 1888 venne eseguita la consegna all'Ufficio di Sindacato Governativo in Salerno dei tronchi da Casalbuono a Lagonegro, per cui la nostra Società non ha più alcuna ingerenza nella costruzione di questa linea.

Stazione di Roma Trastevere.

Questa nuova stazione fu aperta al pubblico il 1° febbraio del corrente anno, limitatamente al servizio merci a piccola velocità, interno e cumulativo italiano, senza distinzioni nè restrizioni quanto alle spedizioni: per gli arrivi invece, non esistendovi ancora gli occorrenti piazzali, si do-

vette limitare il servizio alle merci delle prime cinque classi e a una parte sola di quelle delle ultime tre, salvo speciali facilitazioni concesse alle industrie delle vicine località.

I rimanenti lavori progredirono intanto con regolare attività e possono ormai dirsi molto avanzati.

Del fabbricato viaggiatori è ultimato il tetto, sono quasi compiute le facciate verso i piazzali interno ed esterno, e trovasi già in corso la montatura della tettoia metallica.

Nei mesi di aprile e giugno u. s. vennero presentati al R. Ispettorato Generale i progetti per le installazioni relative al servizio doganale e pei magazzini dell'Economato.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Consiglio d'amministrazione della Mediterranea.

Il 30 scorso gennaio si adunò a Milano, sotto la presidenza del senatore Bellinzaghi, il Consiglio di Amministrazione della Rete Mediterranea.

(*Conto generale degli introiti e spese alla fine d'ogni mese*).

Essendo stata mossa dimanda circa la convenienza di dare, alla fine d'ogni mese, il conto generale degli introiti e delle spese alla fine d'ogni mese, il Direttore Generale, comm. Massa, rispose essere la cosa impossibile anche per approssimazione. Aggiunse tuttavia di poter dare sin d'ora il conto del 1° trimestre del corrente esercizio 1889-90 e promise di dare in una delle prossime sedute quello del secondo trimestre.

Circa il conto, poi, del primo trimestre informò il Consiglio degli ottimi risultati di esso, essendochè gli incassi lordi superarono di due milioni quelli del corrispondente trimestre dell'anno precedente, mentre le spese si mantennero press'a poco uguali.

Per tal modo, detratta la partecipazione dovuta al Governo, avrebbesi un maggior beneficio di oltre 200,000 lire. Espresse, infine, speranza che, pari ai risultati del primo trimestre, possano essere quelli del secondo.

(*Nuova organizzazione della Cassa-pensioni*).

Lo stesso Direttore Generale informò il Consiglio sull'attuazione del nuovo ordinamento della Cassa Pensioni, dimostrando specialmente come mediante questo s'avvantaggi la condizione degli impiegati e la Società possa ad un tempo beneficiarsi di qualche economia.

(*Provviste di carboni*).

Su tale argomento il Direttore Generale assicurò che, mediante le provviste di carboni attualmente fatte, la Società possa provvedere al servizio fino a a quasi tutto il 1891.

><

Rete Adriatica.

(*Prodotti, provviste e costruzioni*).

I prodotti dell'ultima decade dell'anno segnarono per la Rete Adriatica un aumento di L. 511,272.87, e per tutto l'anno 1889 un aumento di L. 759,780.20. Agli azionisti è per conseguenza largamente assicurato il dividendo di L. 36 già distribuito nei due esercizi precedenti, e prima d'ora preveduto per quello testè compiuto. La provvista poi dei carboni assicurata pei due anni 1890-91 e un regolare sviluppo dei prodotti conforme a quello degli anni passati ci danno affidamento che l'esercizio continuerà a farsi in non meno buone condizioni economiche per la Società.

Quanto alle costruzioni, sappiamo che a tutt'oggi furono aggiudicati 211 chilometri di nuove linee a 59 appaltatori, che i lavori procedono bene, e che erano stati spesi al 31 dicembre scorso oltre due milioni e mezzo in studi, espropriazioni e lavori.

Tutto fa dunque sperare che le nuove linee saranno compiute anche prima dei termini stabiliti e che la Società potrà ottenere i premi promessi dal contratto pel compimento anticipato della nuova rete concessa.

><

Ferrovia Ceva-Ormea.

(*Appalto ad unico incanto del 4° tronco Val d'Inferno-Ormea*).

Alle ore 10 ant. del 15 marzo p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, e presso la Regia Prefettura di Cuneo, avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 4° tronco Val d'Inferno-Ormea, della ferrovia Ceva-Ormea, compreso fra i chilometri 27.370.72 e 35.687.02, a partire dall'asse della stazione di Ceva, della lunghezza di metri 8,316.30, escluse le espropriazioni permanenti, la fornitura del materiale metallico d'armamento per binari e scambi, la provvista dei meccanismi fissi e del telegrafo, per la presunta somma di L. 2,540,000, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'asta avrà luogo a termini dell'art. 87, lettera *a*, del Regolamento di contabilità 4 maggio 1885, numero 3074, e cioè mediante offerte segrete da presentarsi all'asta, o da farsi pervenire in piego suggellato all'autorità che presiede all'asta per mezzo della posta, ovvero consegnandolo personalmente, o facendolo consegnare a tutto il giorno che precede quello dell'asta.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, modificato con Decreto ministeriale in data 14 giugno 1889, e colle aggiunte in data 15 dicembre 1889, e di quello speciale in data 22 luglio 1889, visibili assieme alle altre carte del progetto nei suddetti uffici di Roma e Cuneo, a partire dal giorno 10 febbraio.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi trenta (30) dalla data del verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 88,700; quella definitiva in L. 177,500.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(*Progetto del sesto tronco Vievola-Tenda*).

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, alla quale è preposto l'egregio cav. ing. L. Pesso, ha presentato al Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il progetto di appalto definitivo del 6° tronco della predetta ferrovia, compreso fra Vievola e Tenda.

Su di un tale progetto possiamo fornire le seguenti notizie:

Il tronco misura la lunghezza di m. 8457; il dislivello tra la stazione di Vievola e quella di Tenda è di m. 158. La pendenza massima adottata raggiunge il 25 per mille allo scoperto ed il 19 per mille in galleria.

Lungo il tronco sono proposte N. 7 gallerie, le quali hanno rispettivamente la lunghezza di:

1. Branego prima . . . . metri 1178
2. Branego seconda (elicoidale) . » 2063
3. Roia prima . . . . . » 86
4. Roia seconda . . . . . » 34
5. Devenzo . . . . . . » 127
6. Mezzora . . . . . . » 116
7. Alimonda (a semicerchio) . » 2288

Le opere d'arte speciali progettate lungo il tronco sono cinque, cioè:

1. Viadotto sul rivo Dente e Maschetta a 5 archi di m. 16 di luce ciascuno, con altezza massima di m. 14;
2. Viadotto sul Canaresse a tre arcate di metri 16 ed una di m. 10, con altezza massima di m. 42;
3. Ponte sul Roia, al km. 4.189, in una arcata di m. 16 di luce;
4. Ponte sul vallone Alimonda in una arcata di m. 10 di luce;
5. Ponte sul Roia, al km. 7.483 a travata in ferro della luce di m. 14.

È prevista una stazione per Tenda, nella quale dovranno impiantarsi il fabbricato per viaggiatori, la rimessa locomotive, la tettoia per le merci, il rifornitore, i cessi, ecc. All'alloggio del personale di sorveglianza si provvede colla costruzione di N. 8 case cantoniere.

Per il compimento dei lavori si presume che possa occorrere un periodo di quattro anni; cosicchè tenuto conto del tempo necessario per l'approvazione del progetto e per provvedere all'appalto dei lavori, i lavori dei quali trattasi potranno essere compiuti contemporaneamente a quelli della grande galleria di Tenda, e cioè entro l'anno 1895.

><

Ferrovia Noto-Licata.

Diamo le seguenti informazioni relative alla situazione, riferita al 1° gennaio, dei lavori di costruzione della linea Noto-Licata.

(*Stato dei lavori del tronco da Licata a Tellaro*).

Per quanto riguarda i *movimenti di terra* si eseguirono m. c. 40.150 di sterro per apertura di trincee, e m. c. 40.370 di rialzi. *Opere maggiori:* sono in corso di costruzione i ponti sull'Imera, sul San Pietro, sul Carubba, sul Columella e sul Cattano. *Opere minori:* in corso di fondazione n. 4; con scavo di fondazione compiuto n. 2; in corso le murature di fondazione n. 32; ultimate le murature di fondazione n. 29; in corso le murature di elevazione n. 19; ultimati fino al piano di posa dei lastroni n 11. *Fabbricati:* in corso lo scavo di fondazione di 3 case cantoniere; in corso le murature di fondazione del fabbricato viaggiatori della stazione di Falconara e di 3 case cantoniere doppie; ultimata la muratura di fondazione di una casa cantoniera; in corso le murature di elevazione di 10 case cantoniere doppie.

Trovasi in provvista una discreta quantità di pietrame, pietrisco, sabbia, calce, pozzolana, ecc. Furono in media impiegati giornalmente, nel mese di dicembre u. s. operai n. 1162, carri 55, bestie da soma 70.

(*Stato dei lavori del tronco Noto-Sampieri*).

Le espropriazioni sono già per la massima parte sistemate in via amichevole, ivi comprese le proprietà maggiori; sarà pertanto possibile dare incominciamento ai lavori su tutta la lunghezza del tronco. Finora vennero iniziati i movimenti di terra in circa 20 punti, fra Noto e Rosolini. Sono in media impiegati giornalmente 300 operai.

><

Ferrovia Brembana.

(*Domanda di concessione per la costruzione ed esercizio*).

La Deputazione provinciale di Bergamo, in omaggio ad una deliberazione presa da quel Consiglio provinciale, ha presentato domanda al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia così detta Brembana, da Bergamo a San Pellegrino, secondo il progetto già approvato dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici.

La prefata Deputazione provinciale domanda che colla concessione della linea venga accordata una sovvenzione annua chilometrica, per la durata di anni 70, in base all'articolo 5 della legge 14 luglio 1887, n. 4784, salvo a provvedere alla definitiva stipulazione dell'atto di concessione in seguito alla assicurazione dei mezzi per la costruzione e l'esercizio della ferrovia.

><

Ferrovia Catanzaro-Sant'Eufemia.

(*Stato dei lavori del 3° tronco Settingiano-Marcellinara*).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del terzo tronco della ferrovia Catanzaro-Sant'Eufemia, compreso fra Settingiano e Marcellinara, in appalto alla impresa Levi Ottavio, con obbligo di ultimazione pel mese di ottobre del corrente anno, riceviamo le seguenti informazioni, che si riferiscono a tutto dicembre p. p.

All'epoca ora citata la situazione dello scavo e della muratura per la galleria di Marcellinara, lunga m. 1758, che è l'opera più importante del tronco, era la seguente: *scavo*, avanzata m. 927 — calotta m. 911.15 — strozzo m. 847.75 — piedritti m. 821.25 — arco rovescio m. 769.65 — *muratura*, calotta m. 892 — piedritti m. 821.25 — arco rovescio metri 769.65.

I lavori esterni alla galleria sono pressochè ultimati. Quelli interni della galleria predetta non procedono molto sollecitamente, specialmente all'imbocco Catanzaro, dove lo scavo è seriamente incagliato da abbondanti filtrazioni d'acqua.

Le espropriazioni sono tutte eseguite. Le tre opere maggiori, cioè: ponte Fallaco 2° di m. 20; ponte Fallaco 1° di m. 15, e ponte sull'Orsano di m. 10, possono considerarsi ultimati.

Le opere d'arte minori sono tutte complete, meno un acquedotto di 0.60 ed un sifone. I muri di sostegno e rivestimento sono compiuti. Le case cantoniere sono quasi ultimate; manca la messa in opera dei serramenti, i pavimenti, la coloritura ed i soffitti. Il fabbricato viaggiatori, i cessi ed il magazzino delle merci nella stazione di Marcellinara sono quasi ultimati; mancano i lavori di finimento.

><

Ferrovia Sicignano-Castrocucco.

(*Stato dei lavori sul tronco Casalbuono-Lagonegro*).

Sull'avanzamento dei lavori e delle gallerie al 31 dicembre p. p., pel tronco appaltato a licitazione privata, pel prezzo di L. 10,300,000 da Casalbuono a Lagonegro, nella ferrovia Sicignano-Castrocucco, riceviamo le seguenti informazioni:

Per quanto riguarda le espropriazioni, l'Impresa è in possesso dei terreni per l'intero tronco. I movimenti di terra sono regolarmente attivati tanto per la formazione dei rilevati che per lo scavo delle trincee; il lavoro finora eseguito somma a circa 3|10 del totale dei rilevati ed a circa 4|10 del totale delle trincee.

Le opere d'arte maggiori da costruire sono 7; di queste, una è ultimata, due sono in corso di costruzione e quattro debbonsi ancora incominciare. Trovansi già compiute n. 11 opere d'arte minori; 3 sono in corso di esecuzione e le rimanenti 36 debbonsi ancora iniziare. Sono già state eseguite le opere di consolidamento alle teste delle gallerie Pertusata, Carmine e Zango, ed in altri punti del tronco. Di 15 case cantoniere progettate, n. 3 sono compiute, n. 2 in corso di costruzione e n. 10 tuttora da incominciare.

Le gallerie da perforare sono 10 e misurano in complesso la lunghezza di m. 5492.30: al 1° gennaio la situazione dello scavo e delle murature delle gallerie stesse, prese in assieme, era la seguente: *scavo* avanzata m. 721.55; in calotta m. 613.65; in strozzo m. 329.82; piedritti m. 329.82; regolamento metri 329.82; *muratura* calotta m. 451; piedritti m. 314.57.

L'Impresa ha continuato l'impianto dei proprii cantieri nonchè la cottura dei mattoni, e sta lavorando attivamente nelle cave del Calore, del Noce e del Voriello per la provvista della pietra scalpellata e da taglio.

In generale i lavori procedono bene, e considerato lo stato attuale di essi ed i provvedimenti presi dall'Impresa per darvi un maggiore sviluppo, puossi con fondamento ritenere che il tronco del quale trattasi potrà essere compiuto per l'epoca fissata dal contratto di appalto, e cioè per la fine di settembre del 1892.

><

Ferrovia Aulla-Lucca.

(*Progetto d'appalto del tronco Lucca-Ponte a Moriano*).

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che possa approvarsi il progetto di appalto dei lavori di costruzione e di armamento del tronco da Lucca a Ponte Moriano della ferrovia Aulla-Lucca, della totale lunghezza di m. 8710. La spesa complessivamente preventivata per la costruzione del tronco, ammonta a L. 1,426,000, delle quali L. 930,000 pei lavori a corpo ed a misura da appaltarsi, e lire 496,000 a disposizione della Amministrazione governativa per le espropriazioni, la provvista del materiale d'armamento, gli imprevisti, ecc.

><

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo.

(*Servizio di corrispondenza colle reti Mediterranea ed Adriatica*).

Da oggi, 1° febbraio, la stazione di Torino, Porta Milano, della ferrovia economica Torino-Ciriè-Lanzo viene ammessa al servizio di corrispondenza con la Rete Mediterranea e coll'Adriatica, in base alle norme e condizioni generali riportate a pag. 62 e seguenti del fascicolo secondo dell'Istruzione per l'applicazione delle tariffe.

La detta stazione dista da Torino Succursale chilometri 2, ed è abilitata ai trasporti a grande e piccola velocità, nonchè dei veicoli e del bestiame.

><

Ferrovia Cuneo-Saluzzo.

(*Variante del tracciato presso Madonna della Ripa*).

In esecuzione degli ordini ricevuti dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, la Direzione Generale delle Ferrovie del Mediterraneo ha compilato e sottoposto all'approvazione governativa un progetto di variante alla linea da Cuneo a Saluzzo, in corrispondenza al Santuario della Madonna della Ripa, fra le progressive 1200 e 1250.

><

Stazione di Rezzato (Milano-Venezia).

(*Ampliamento del servizio merci*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti per provvedere all'ampliamento del servizio delle merci nella stazione di Rezzato, lungo la linea Milano-Bergamo-Peschiera. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 40,533, non tenuto conto del valore del materiale metallico di armamento.

I lavori saranno dati in appalto a licitazione privata per quanto riguarda i movimenti di terra e le opere murarie; a quelli di armamento sarà provveduto in economia.

><

Stazione di Rimini.

(*Sistemazione del servizio d'acqua*).

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni, possa approvarsi il progetto presentato dalla Società esercente le Strade Ferrate dell'Adriatico per la sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Rimini, derivandola direttamente dal fiume Marecchia. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 160,000.

><

Ferrovia Suzzara-Ferrara.

(*Esperimento di prezzi ridotti col sistema ungherese*).

Per favorire il concorso del pubblico al mercato di Ferrara, la ferrovia Suzzara-Ferrara in via di esperimento istituirà speciali biglietti di andata-ritorno per seconda e terza classe a prezzi ridotti col sistema Ungherese.

Tali biglietti saranno valevoli solamente per i treni del giorno di distribuzione, cioè i giorni di mercato a Ferrara, e non daranno diritto a fermate intermedie.

><

Appalto di ferri minuti tipo meridionale.

(*Unico incanto*).

Alle ore 10 antim. del 20 febbraio corr., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici dinanzi l'Ispettore generale delle Strade Ferrate s'addiverrà all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti del tipo meridionale per l'armamento di alcuni tronchi di ferrovie complementari concesse alla Società esercente la Rete Adriatica in forza della legge 20 luglio 1888, numero 5550 (serie 3ª), in quattro distinti lotti:

INDICAZIONE DELLE PROVVISTE	SOMMA DI STIMA salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto	CAUZIONE in numerario o in titoli come all'art. 3° del Capitolato generale d'appalto	
		Provvisoria	Definitiva
	Lire	Lire	Lire
1. Stecche corniere d'acciaio, quint. 6,037,800	259,591	13,000	26,000
2. Piastre di ferro di controgiunto e intermedie quint. 9,716,000 . .	417,788	21,000	42,000
3. Chiavarde con rosette di ferro q. 1,145,120 .	57,256	3,000	6,000
4. Arpioni di ferro speciali ed ordinari quintali 3,983,560 . . .	179,260	9,000	18,000

I termini perentori di consegna di ciascuna partita in cui è diviso ogni lotto sono quelli stabiliti dal Capitolato speciale d'appalto in data 19 novembre 1889; il tutto sui vagoni alla stazione di Terni.

L'asta avrà luogo a termini dell'art. 87, lettera *a* del Regolamento di contabilità 4 maggio 1885, n. 3074.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'Impresa resta vincolata alla osservanza del vigente Capitolato generale, per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, e di quello speciale in data 19 novembre 1889, visibili assieme alle altre carte del progetto nell'Ufficio Contratti del Ministero.

Si dovrà esibire un certificato dal quale risulti che il concorrente ha officina propria o, in difetto, una formale ed autentica dichiarazione del proprietario dell'officina nella quale il concorrente intenderà far fabbricare i materiali; officina che dovrà essere di pieno gradimento dell'Amministrazione.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 8 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Tariffe.

Con decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici sono state approvate le seguenti varianti alla tariffa locale temporanea N. 413, concernenti i trasporti di marmo a vagone completo fino alla portata o paganti per tali, per le quali varianti viene stabilito un peso minimo per vagone, e cioè:

8	tonnellate per carri	della portata di	10
12	id.	id.	15
16	id.	id.	20.

Nelle avvertenze della nuova tariffa è specificatamente dichiarato che l'eventuale uso della grù sarà accordato senza riscossione della tassa di cui all'art. 118 (1° alinea) delle tariffe e condizioni dei trasporti.

><

Con altro decreto dei prefati Ministri vengono approvate alcune modificazioni di forma introdotte nella tariffa speciale comune N. 142 G. V., in servizio cumulativo italo-francese, ed altre che vi furono apportate dalle ferrovie P.-L.-M. sull'ammontare delle singole quote.

><

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie, formale proposta per la rinnovazione della concessione accordata nello scorso anno a favore della Ditta Delbecchi pei trasporti di olio vegetale dalla Calabria alla Liguria, col trasporto dei relativi fusti vuoti di ritorno, alle identiche condizioni della concessione scaduta col 31 dicembre u. s.

><

Analoga domanda la Società delle Strade Ferrate Meridionali ha fatto al predetto Ispettorato Generale per essere autorizzata a prorogare per un altr'anno la concessione, scaduta col 31 dicembre u. s., fatta alla Ditta Corvini, pei trasporti di calce e di pietra in partenza da Serra San Quirico e destinazione a tutte le stazioni ammesse alla tariffa locale n. 212 P. V. alle stesse condizioni della concessione precedente e con vincolo di traffico minimo annuale di 2000 tonnellate.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Lavori d'urgenza per sgombro di materie alla progressiva 22.277.35 del 3° tronco della linea Gozzano-Domodossola;
2. Progetto pel consolidamento della trincea di Acqua Borra e Costa Querci lungo la ferrovia Empoli-Chiusi;
3. Progetto di binari di raccordamento colla cittadella d'Alessandria e col Panificio Militare lungo le tramvie Alessandrine;
4. Progetto per l'ampliamento della Galleria degli Allocchi, lungo il tronco Crespino-Fosso Canecchi della ferrovia Faenza-Firenze;
5. Fornitura dei ferri minuti d'armamento dei tronchi da S. Filippo a Patti della ferrovia Messina-Patti-Cerda;
6. Progetto per l'impianto di una condotta d'acqua pel rifornitore della stazione di Ferrandina, lungo la linea Napoli-Metaponto;
7. Progetto per rialzare la livelletta tra i Km. 12 e 13 per sistemare l'attraversamento del torrente Crosio lungo la linea Sondrio-Colico;
8. Domanda Maccaferri per mantenere un capannone ed un piano caricatore in legno presso la stazione di Cavaliere lungo la linea Roma-Sulmona;
9. Convenzione Urbani per costruzione di un fabbricato a distanza ridotta, presso il Km. 255.800 della linea Orte-Foligno-Falconara;
10. Vertenza coll'Impresa Piatti circa l'apertura del nuovo pozzo Groppalbero nella galleria del Borgallo lungo la linea Parma-Spezia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Arezzo-Firenze. — *Doppio binario sul tronco Roma-Orte.* — Annunciasi che per il 15 corrente sarà messo in attività di servizio il doppio binario fra Roma ed Orte. I lavori d'impianto furono diretti dal comm. Pessina, ingegnere-capo delle Ferrovie Meridionali.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — *Concorso provinciale di Cuneo.* — Il Consiglio provinciale di Cuneo, nella seduta del 27 scorso gennaio, limitò la quota annuale di concorso pella costruzione della linea Cuneo-Ventimiglia, in base all'importo accertato o presunto dei soli tronchi costrutti od in costruzione.

Ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti. — *Rifiuto del concorso dalle provincie cointeressate.* — Facendo seguito all'articolo pubblicato nel precedente numero (1), annunziamo che anche il Consiglio provinciale di Cuneo nella seduta del 27 gennaio rifiutò il concorso del decimo nella spesa per la costruzione della ferrovia Genova Ovada-Asti, chiesto dal Governo alle provincie di Genova, Alessandria, Torino e Cuneo; concorso che per la provincia di Cuneo dovrebbe in complesso ascendere ad un milione.

Ferrovia di circonvallazione a Roma. — *Variante al progetto del tronco tra la stazione Tusculana e la linea Roma-Napoli.* — Riportiamo dal *Popolo Romano:* Con deliberazione della precedente Giunta fu concessa licenza alla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo di attraversare l'Acquedotto Felice con il tronco di ferrovia destinato ad allacciare la stazione Tusculana con la linea Roma-Napoli.

Secondo il progetto presentato allora, il tratto di acquedotto soprastante alla strada ferrata sarebbe stato sostenuto dalla vôlta di un cavalcavia. Ora però la Società stessa, avendo modificato, raccorciandolo, il cavalcavia per la strada consorziale del Mandrione, ha domandato le sia permesso di traversare l'acquedotto sotto una sola arcata di metri 14 di luce, affatto indipendente dal cavalcavia stesso.

L'Ufficio Tecnico comunale ha riconosciuto ammissibile la

(1) *La Ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti e le Provincie cointeressate*, nel n. 4 del 25 gennaio, a pag. 49.

proposta variante, e la Giunta ha stabilito di sottoporla all'approvazione del Consiglio.

Ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro. — *Verbale di consegna definitiva.* — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha, con alcune avvertenze e particolari prescrizioni, approvato il verbale della consegna definitiva alla Società italiana per la Rete Adriatica del tronco San Donà-Portogruaro della Ferrovia complementare Mestre-San Donà-Portogruaro.

Ferrovia direttissima Trieste-Venezia. — *Nel Consiglio municipale di Trieste.* — Il Consiglio municipale di Trieste si occupò il 29 scorso gennaio della direttissima per San Giorgio di Nogaro (1).

Vi si diede lettura del memoriale della Società degli Ingegneri ed Architetti, chiedente l'appoggio alla ideata costruzione della ferrovia locale per San Giorgio di Nogaro.

Gli oratori tutti rilevarono l'importanza di quel memoriale e lo appoggiarono; si fe' questione soltanto sul modo di trattarlo.

Fu proposta ed accolta la nomina di una speciale Commissione per lo studio del memoriale medesimo; e, seduta stante, fu eletta una Commissione di cinque membri.

Funicolare al Sacro Monte di Varese. — *Domanda per la concessione della costruzione dell'esercizio.* — A questo stadio della lunga preparazione alla costruzione della linea ferroviaria da Varese a Campo dei Fiori per Robarello, abbiamo accennato sin dal n. 52 del 28 dicembre 1889. La domanda è stata in questi giorni presentata al Ministero dei Lavori Pubblici dall'ing. Luigi Torelli e Comp. Colla dimanda di concessione della costruzione e dell'esercizio fu presentato il progetto tecnico della ferrovia medesima, instando affinchè il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici abbia ad esaminare ed a pronunziarsi, per intanto, sul tratto della linea predetta, compreso fra Robarello e la Rosa.

Ferrovia Gallarate-Abbiategrasso-Pavia. — *Nuove istanze per la concessione.* — I nostri lettori ricorderanno come il progetto e domanda di concessione di questa linea non abbiano altra volta ottenuta la superiore approvazione. Annunciasi ora che la Camera di Commercio di Milano ha appoggiato presso il Ministero dei Lavori Pubblici le nuove istanze dei Comuni cointeressati alla costruzione della linea medesima.

Il tracciato di questa passa per Gallarate, Samarate, Lonate Pozzolo, Castano, Cuggiano, Marcallo, Magenta, Robecco, Cassinetta, Abbiategrasso, Bereguardo, Pavia; la domanda è di un sussidio governativo di L. 2500 al chilometro per la durata di 35 anni.

Ferrovia economica di circonvallazione a Roma. — *Presentazione di un progetto al Municipio.* — Riportiamo dalla *Riforma:* È stato presentato al Municipio un progetto per una ferrovia economica di circonvallazione, la quale si allaccierebbe con le stazioni di Termini e Trastevere.

Tramvia Roma-Ponte Molle. — *Contratto per la trazione elettrica.* — A complemento della notizia pubblicata nel numero precedente, aggiungiamo che la « Società romana dei tramways-omnibus » ha concluso un contratto con la Società inglese « The Serieselectrical traction Syndicale » per l'impianto della trazione elettrica sulla linea tramviaria da Piazza del Popolo a Ponte Molle.

Il Direttore della Società inglese, signor Won Buck, è venuto espressamente a Roma accompagnato da alcuni ingegneri elettricisti.

Nella villa Massani si vanno intanto compiendo i necessari lavori per l'installazione delle macchine, che si attendono da Londra. I lavori sono spinti innanzi con grande celerità.

(1) Vedi stessa rubrica nel n. 3.

Tramvia a vapore Bergamo-Trezzo-Monza. — *Visita di ricognizione ed inaugurazione.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nel numero precedente, aggiungiamo che il 23 dello scorso gennaio ebbe luogo la visita di ricognizione della linea tramviaria coll'intervento della Commissione governativa, delle rappresentanze provinciali di Milano e Bergamo e di membri del Genio Civile e dell'Ispettorato delle Ferrovie.

La Commissione era presieduta dal consigliere cav. Chiaro della Prefettura di Milano. Vi intervennero il cav. ingegnere-capo del Genio Civile di Bergamo, signor Damioni, e l'ingegnere cav. Salis di Milano; l'ing. cav. Giongo, capo dell'ufficio provinciale di Bergamo, e l'ing. cav. Parona, di quello di Milano; il cav. ing. Sirtori, Ispettore delle Ferrovie; e la rappresentanza della Società del tram Bergamo-Monza nelle persone del conte Morlacchi, nobile Marino Colleoni e ing. Strazza, unitamente al personale tecnico.

Nella visita la Commissione riscontrò lo stato normale dei lavori, ed espresse il parere che il servizio poteva essere attivato dopo alcune modificazioni e terminato l'impianto telegrafico.

Il collaudo fu fatto sulla intera linea Bergamo-Monza.

Susseguentemente è stato annunciato che il nuovo tronco inaugurasi oggi stesso.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti di dicembre 1889.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di dicembre 1889, confrontato con quello dello stesso mese 1888, fu il seguente:

		Dicembre 1889	Dicembre 1888
Passeggieri trasportati .	Num.	66,100	65,420
» introito . .	L.	213,600	188,131.20
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	225	228
» introito . .	L.	20,000	20,083.45
Bestiame trasportato . .	Capi	12,815	2,072
» introito . . .	L.	41,400	11,521.88
Merce trasportata . .	Tonn.	57,400	56,900
» introito . . .	L.	630,000	625,171.18
Introito complessivo . .	L.	905,000	844,907.71
» chilometrico. .	L.	3,402.26	3,176.34
Proventi diversi . . .	L.	70,000	69,484.76
Introito generale . . .	L.	975,000	914,392.47
Spesa complessiva . .	L.	620,000	518,025.37
» chilometrica . .	L.	2,330.83	1,947.46
Introito netto	L.	355,000	396,367.10

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

— *Movimento complessivo comparato 1889-88.* — Riassumiamo, come di consueto, alla fine d'ogni semestre e d'ogni anno, il movimento complessivo nell'intero anno 1889, comparato a quello nel 1888:

		Anno 1889	Anno 1888
Passeggieri trasportati	Num.	1,175,410	1,096,819
» introito .	L.	4,527,550.63	4,045,806.64
Bagagli e cadaveri .	Tonn.	5,064	4,500
» introito .	L.	477,310.72	422,854.89
Bestiame trasportato .	Capi	75,772	38,604
» introito .	L.	298,535.56	171,556.02
Merce trasportata . .	Tonn.	714,528	660,241
» introito .	L.	7,378,979.18	6,991,281.10
Introito complessivo .	L.	12,682,376.09	11,631,498.65
» chilometrico	L.	47,678.13	43,727.43
Prodotti diversi . .	L.	469,297.20	423,278.94
Introito generale . .	L.	13,151,673.29	12,054,777.59

Dal precedente prospetto si deduce come il movimento sulla ferrovia del Gottardo — essendo calcolate in cifre approssimative i risultati degli ultimi tre mesi — diede in

confronto all'anno 1888 i seguenti aumenti nell'entrata: L. 1,050,877.44 nell'introito complessivo dell'esercizio; L. 3,950.70 in media per chilometro; L. 1,096,809.70 nell'introito generale.

Spesa d'esercizio . . .	L.	5,920,461.52	5,625,345.23
» chilometrica . .	»	22,257.37	21,147.91
Introito netto	»	7,231,211.77	6,429,432,36

In conclusione — quantunque nello scorso anno si abbia avuta una maggiore spesa di L. 295,116.29, ossia di L. 1,109,46 in media per chilometro — ebbesi un maggiore introito netto di L. 801,779.41.

Ferrovie Francesi. — *Linea strategica da Brienne a Sorcy.* — Questa importantissima ferrovia del dipartimento della Mosa, i cui lavori progrediscono molto attivamente, potrà essere aperta all'esercizio al principio del 1892.

Tutta la linea ha una speciale costruzione, nella quale contansi molte opere d'arti principali, essendochè in caso di guerra essa sarà posta sotto la direzione immediata del Grande Stato Maggiore. Il servizio su di essa, in caso di guerra, sarà indipendente affatto da quello della Compagnia dell'Est; ed i suoi punti di raccordo con le altre linee della rete medesima sono costrutti per modo che i treni percorrenti la Brienne-Sorcy non dovranno mai sostare per dare passaggio a quelli della rete.

A Joinville la linea Brienne-Sorcy varca la Marna e la diramazione della ferrovia da Chaumont a Blasme. A Gondrecourt incontra l'Ornain e la ferrovia che segue il corso del fiume. Al di là di Gondrecourt penetra nel bacino della Mosa attraverso una galleria di 400 metri e addentrasi in uno stretto vallone, parallelamente al canale dalla Marna al Reno che la linea passa a Void. Arriva poscia a Sorcy, presso Commercy, ove essa raggiunge la grande linea Parigi-Avricourt.

Il giornale francese da cui abbiamo riassunto le precedenti notizie aggiunge come la nuova ferrovia Brienne-Sorcy non avrà alcuna importanza commerciale; ma nota come d'altrettanto maggiore sarà la sua importanza strategica colle sue stazioni indipendenti, e con una amministrazione autonoma. Cose tutte che permetteranno il rapido trasporto delle truppe e del materiale militare senza punto intralciare alcuno dei servizi delle grandi linee.

— *Per la sorveglianza delle ferrovie.* — Un decreto ministeriale, emanato su proposta del generale capo di Stato Maggiore generale, istituisce presso il Ministero della Guerra una Commissione incaricata di studiare i migliori mezzi per organizzare la sorveglianza e la custodia delle Strade Ferrate in tempo di guerra.

La Commissione è presieduta dal generale di divisione Mathieu, vice-presidente della Commissione militare superiore delle Strade Ferrate.

— *Velocità dei treni e sua controlleria.* — Le strade ferrate francesi da Parigi a Lione e al Mediterraneo hanno testè messo in uso sulle loro linee un nuovo sistema di cronotachimetro, il quale, fissato ad una delle bielle di sinistra della locomotiva, serve a segnare con esattezza matematica la velocità del treno lungo tutto il percorso.

Il meccanismo, che è molto diverso da quello del signor Mehrtens, meccanico tedesco, dà una perfetta garanzia di controllo. Eccone alcuni particolari sommarii.

Un orologio, posto in una cassetta fissata al telaio della locomotiva a mezzo di molle che ammortizzano le oscillazioni dell'intero apparecchio, fa girare un tamburo che porta una carta divisa da linee verticali in intervalli, dei quali ciascuno rappresenta un minuto. Delle piccole punte imprimono su questa carta un segno lineare ogni volta che la macchina ha percorso 25 metri e un segno triangolare per ogni chilometro. Queste punte sono messe in movimento da sei martelli comandati a mezzo d'ingranaggi da un incastro che si muove nel medesimo senso e proporzionatamente colla stessa velocità della biella d'accoppiamento delle ruote motrici.

La distanza più o meno grande dei tratti e dei segni triangolari permette di misurare esattamente la velocità del treno in qualunque momento, l'ora dell'arrivo e della partenza in ciascuna stazione, la durata delle fermate, la prescrizione dei rallentamenti anormali, ecc.

Questa innovazione, utilissima pei treni viaggiatori, ottiene pure lo scopo di obbligare il macchinista a camminare secondo la prescritta velocità, e ad evitare certi ritardi, che vengono poi riguadagnati aumentando la velocità, anche dove e quando i regolamenti non la consentono.

A viaggio compiuto le liste di carta di controllo vengono tolte e passate agli uffici di revisione.

Ferrovie Svizzere. — *Progetto di nuova linea tra la ferrovia del Sempione e l'Oberland Bernese.* — I promotori d'una diretta congiunzione ferroviaria fra i laghi di Ginevra e Thun, attraverso la vallata di Ginevra ed il Simmenthal, ossia fra la linea del Sempione e l'Oberland Bernese, inoltrarono già al Consiglio Federale la relativa domanda di concessione.

— *Stato dei lavori della ferrovia del Monte Generoso.* — Riportiamo dalla *Gazzetta Ticinese:* I lavori della ferrovia del Monte Generoso, malgrado la stagione invernale, continuano senza interruzione su tutta la linea. Quindi, a meno di imprevedibili circostanze, ormai può essere considerato come certo che: per il principio del corrente mese di febbraio la locomotiva percorrerà il tronco Capolago-San Nicolao; in marzo giungerà alla Bella Vista; ed in maggio alla cima del monte. Sicchè può ritenersi come assicurata l'apertura al pubblico esercizio dell'intiera linea col mese di giugno del corrente anno.

Ferrovie Argentine. — *Vendita delle Ferrovie della provincia di Buenos-Ayres.* — Questa importante vendita fu autorizzata colla legge 23 settembre 1889; ed ora, avendo la speciale Commissione, all'uopo nominata, compiuto l'inventario delle linee provinciali ed accessori, il governo della Provincia ha fissato con decreto le condizioni per la vendita della rete ferroviaria provinciale.

Riassumiamo brevemente le principali condizioni.

La gara avrà luogo il 23 prossimo marzo. Le offerte dovranno essere presentate in piego suggellato prima delle ore 2 pom. insieme col certificato attestante il deposito, presso la Banca della provincia, della somma di 1,200,000 piastre in argento effettivo o in titoli del Debito provinciale al suo valore nominale. Ogni offerta non dovrà essere minore di 34,068,728 piastre; il prezzo offerto sarà l'unico elemento di cui terrà conto nell'aggiudicazione il potere esecutivo, essendochè i concorrenti non possono stipulare altre condizioni eccetto quelle stabilite dalla legge e dal decreto di vendita.

La consegna all'aggiudicatario sarà fatta quando questi avrà pagato il 50 p. 0|0 dell'importo, metà in contanti o a tratte a 90 giorni e metà in tratte a 180 giorni. Questo pagamento dovrà effettuarsi nei quindici giorni seguenti all'aggiudicazione, sotto pena per l'acquisitore di perdere la somma che avrà versata a titolo di garanzia nelle casse della Banca della provincia.

Il rimanente 50 p. 0|0 a saldo sarà pagato quando saranno soddisfatti tutti i carichi che pesano sulle Ferrovie della Provincia. L'aggiudicatario dovrà inoltre, dal giorno che egli prenderà possesso delle ferrovie, accollarsi tutti i servizi degli interessi dei prestiti autorizzati dalle leggi 4 luglio 1882, 14 novembre 1884, 28 maggio 1888; ed il Governo potrà munirsi di tutte quelle garanzie che crederà convenienti per garantirsi che tali servizi sieno pienamente soddisfatti.

Il Governo si riserva il diritto di poter espropriare le ferrovie dopo un periodo di quarant'anni a partire dal giorno della vendita.

Le tariffe per i trasporti saranno sottomesse ad una legge uniforme da adottarsi dalla Provincia.

Per quindici anni il Governo assume impegno di non concedere alcuna linea o diramazione che costituisca una concorrenza alle linee esistenti.

Gli aggiudicatari saranno esonerati da ogni imposta provinciale o municipale per venti anni; ed il Governo pro-

vinciale interverrà presso il Governo nazionale perchè sia accordata la franchigia al materiale importato in servizio delle Ferrovie.

La Commissione incaricata della valutazione delle ferrovie poste in vendita, ha fissato il valore di esse in 27,970,027.58 piastre.

Circa al materiale, che comprende 123 locomotive, 122 vetture di 1ª classe, 67 di 2ª, 3778 carri, stazioni, uffici telegrafici, ecc., fu valutato in piastre 7,917,262.

Sulla cifra totale di 35,887,290 piastre in oro, la Commissione ha fissato un aumento del 30 p. 0|0 basato sul diritto di esportazione. Questo aumento, rilevante a 10,766,187 piastre, dà un valore complessivo di piastre 46,643,477 alle ferrovie poste in vendita.

Notizie Diverse

Il patrimonio dello Stato. — Dal conto generale del patrimonio dello Stato, ora pubblicato per l'esercizio finanziario 1888-89, risulta che nei beni immobili fruttiferi e disponibili vi fu un incremento di L. 5,973,789.22, essendo stati stimati alla fine dell'esercizio per Lire 204,104,232 70.

Nei crediti per concorsi e rimborsi di spese fuvvi un aumento di L. 25,300,084.28.

Nello stesso esercizio, il valore delle ferrovie appartenenti allo Stato crebbe di 158 milioni.

Nei materiali da costruzione e di approvvigionamenti militari vi fu un aumento di 10,463,000 lire.

I beni destinati al servizio dello Stato erano valutati al principio dell'esercizio 1 miliardo e 618 milioni.

Durante l'anno finanziario, il loro valore crebbe di quasi 59 milioni. Ma furono tolti dall'inventario, perchè destinati alla difesa dello Stato, L. 60,384,259.12 di beni immobili.

Alla fine del passato anno finanziario, la consistenza dei beni patrimoniali a servizio dello Stato e non disponibili, era di 1 miliardo e 677 milioni così divisi:

Beni immobili 456 milioni; materiale dei servizi pubblici 1 miliardo e 15 milioni; materiale scientifico ed artistico L. 205,538,000.

Al principio dell'anno, il valore di quei beni era di 1 miliardo e 618 milioni.

Addetti ferroviari tecnici alle ambasciate. — C'erano finora gli addetti militari e gli addetti navali; par vi si debbano aggiungere gli addetti ferroviari tecnici.

Annunciasi infatti che il Ministro delle comunicazioni di Russia ha nominati addetti tecnici alle ambasciate russe a Washington, Londra e Parigi per studiare sul luogo l'ordinamento ferroviario. Aggiungesi che a queste seguiranno altre nomine presso altri Stati.

Ponte di Forth. — *Collaudo.* — Martedì, 23 scorso gennaio, furono fatte sul ponte di Forth le ultime prove di sicurezza, precedenti al passaggio del primo treno; questo ebbe poi luogo il 27 stesso mese.

Gli esperimenti furono fatti alla presenza dell'ingegnere Stuart che aveva calcolati i principali dati su cui era stato compilato il progetto di costruzione. Due treni, composti ciascuno di cinquanta carri carichi di carbone con tre locomotive, componenti un peso complessivo di 1800 tonnellate, circolarono di fronte da una sponda all'altra del ponte arrestandosi tratto tratto per dar modo agli ingegneri di calcolare le pressioni e gli spostamenti. Il processo verbale ha constatato che le flessioni furono effettivamente quali erano state prevedute e che la rigidità del ponte era completa.

Durante l'uragano del 12 scorso gennaio, con una pressione del vento constatata a Inchgarvie di 37 libbre per piede quadrato, il movimento laterale massimo non ha oltrepassato un pollice.

Un grandioso ponte sul Danubio. — Il ponte da costruirsi sul Danubio a Cernavoda, dal Governo Rumeno aggiudicato il 15 gennaio ad una Società francese (1), misura una lunghezza di 750 metri quantunque la larghezza del Danubio non siavi che di m. 620.

Il ponte consta di cinque archi, quello di mezzo con una apertura di 190 metri, gli altri quattro di circa 140. Il piano del ponte elevasi a 30 metri sulle acque per dar passaggio sotto gli archi alle navi a vela. La costruzione sarà completamente in ferro ed acciaio. I lavori devono essere compiuti in cinque anni.

Concorso per progetto e preventivo di una torre alta 366 metri a Londra. — Il 28 corrente scade, presso il sig. A B. Garzide (Londra, Saint-Stephen's Chambers, Westminster) il concorso per la presentazione d'un progetto, con relativo preventivo di spesa, per la costruzione di una torre alta non meno di 1200 piedi, ossia 366 metri.

Il preventivo deve indicare:

a) il peso del materiale;
b) il costo degli ascensori;
c) il costo dei lavori di costruzione.

Due premi sono stabiliti per i due migliori progetti: l'uno di L. 12,500; l'altro di L. 5375.

Movimento dei viaggiatori tra l'Inghilterra e la Francia. — *Statistica comparata negli anni 1877-1878, 1888-1889.* — Nel precedente numero abbiamo dato il prospetto 1889 del movimento tra la Francia e l'Inghilterra; pubblichiamo ora quello delle tre principali linee dall'Inghilterra in Francia negli anni delle esposizioni 1878 e 1889 comparativamente all'anno precedente di ciascuna di esse.

	1877	1878	1888	1889
Douvres-Calais . .	180,989	260,933	248,849	347,028
Newhaven-Dieppe .	60,725	147,789	75,513	183,763
Folkestone-Boulogne	104,367	119,506	105,248	110,835
	346,181	528,228	429,610	641,626

Come ben appare, la linea Douvres-Calais rappresenta il 54 0|0 del movimento totale del 1889; la linea Newhaven-Dieppe il 28 0|0, la linea Folkestone-Boulogne il 18 0|0.

Durata dei viaggi un tempo ed ora. — *Da Parigi a Marsiglia.* — Da un volume di statistica grafica, pubblicato in Francia dal Ministero dei Lavori Pubblici, ricavansi, fra le altre notizie, curiosi dati comparativi sulla durata dei viaggi in differenti epoche. Da Parigi a Marsiglia, per esempio, impiegavansi nel XVII° secolo almeno 15 giorni, nel 1782 ne occorrevano ancora 8, nel 1814 impiegavansene 5, nel 1834 il tragitto durava tre giorni e mezzo, ora bastano quasi 16 ore.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese

presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 40,533.15 * per ampliamento del servizio merci nella stazione di Rezzato, linea Milano-Venezia;

L. 12,540 per difendere dalle alluvioni la trincea fra i km. 116-576 e 117-327 della linea Roma-Solmona;

(1) Vedi *Memorandum*, I, 4, in questo numero.

L. 11,150 per consolidamento del ponte sul l'Arda al chilometro 126.020 della linea Bologna-Piacenza;

L. 6,000 per costruzione di un ponticello, di due acquedotti ai chilometri 105.542 e 105.675 della linea Orte-Foligno-Falconara;

L. 1,700 per ricarico di ghiaia alla massicciata del tronco Urbisaglia-Tolentino, della linea Macerata-Albacina;

L. 1,360 per ricarico di ghiaia alla massicciata del tronco Macerata-Urbisaglia, nella ferrovia da Macerata ad Albacina.

Rete Mediterranea. — L. 160,000 per lavori di sistemazione definitiva della stazione di Malgesso nella linea da Gallarate a Laveno, unitamente agli schemi di contratto e di tariffa delle opere da appaltarsi ed all'elenco delle Ditte da invitarsi alla gara;

Consolidamento delle due case cantoniere ai chilometri 244.290 e 252.409, della linea Taranto-Reggio, fra le stazioni di Cotrone e di Isola Capo Rizzuto;

Schemi di contratto e di tariffa relativi ai lavori di completamento della massicciata sul tronco Teggiano-Casalbuono, nella ferrovia da Sicignano a Castrocucco.

Direzione tecnica governativa per la ferrovia Cuneo-Vent'miglia. — Progetto * appalto definitivo del 4° tronco Vievola-Tenda.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 103,330 per impianto di una nuova stazione d'incrocio alla progressiva 236-311 fra Asciano ed Arbia nella località detta Castelnuovo Berardenga;

L. 58,400 per riparazione guasti causati alla ferrovia dalle piene del novembre 1888 fra i chilometri 73 e 97 fra Nova Siri e Amendolara sulla linea Taranto-Reggio;

L. 15,700 per esecuzione lavori occorrenti pel consolidamento della trincea detta del Colombaro al chilometro 261 della linea Asciano-Montepescali.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Appalto lavori di riparazione guasti causati alla ferrovia fra Nova Siri e Amendolara dalle piene nel novembre 1888. L'importo ascende a L 41,000, e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del giorno 8 febbraio;

Consolidamento del tratto di trincea detto del Colombaro al chilometro 261 della linea Montepescali-Asciano. Importo L. 15,600. La presentazione delle offerte dovrà essere fatta per le ore 10 ant. del giorno 11 febbraio.

Ministero dei Lavori Pubblici — 20 febbraio, ore 10 ant. — Appalto * e deliberamento definitivo delle provviste di ferri minuti del tipo meridionale, in quattro lotti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cuneo. — 15 marzo, 10 ant. — Appalto * e deliberamento definitivo della costruzione del tronco Val d'Inferno-Ormea della ferrovia Ceva-Ormea. Importo lire 2,540,000. Cauzione provvisoria L. 88,700; definitiva L. 177,500.

Argentina. — *Governo della provincia di Buenos Ayres.* — 18 marzo, ore 2 pom. — Vendita delle ferrovie della provincia. Offerta minima piastre 34,068,728. Deposito presso la Banca provinciale, piastre 1,200,000 (vedi *Notizie ferroviarie estere* in questo stesso numero).

Francia. — *Prefettura della Charente* (Angoulême) — 15 febbraio, ore 2 pom. — Costruzione del 15° lotto della ferrovia da Marmande ad Angoulême, lunga metri 12,939,94. Importo L. 750,000; cauzione L. 15,000.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — I tronchi della ferrovia Lecco-Colico furono definitivamente appaltati: 1° tronco, Galli Quirico; 2° tronco, Vitali Benvenuto; 3° tronco, Magnani Leonardo; 4° tronco, Bertini Alfredo, 5° tronco, Marzoli Marco; 6° tronco, Falletti Giuseppe; 7° tronco, Sonvico Angelo; 8° tronco, Massari Pietro; 9° tronco, Catto Giacinto.

Rete Mediterranea. — Bocchia Pietro di Bernalda i lavori di consolidamento del tratto di ferrovia in frana compreso fra Sicignano e Galdo sulla linea Sicignano-Casalbuono, col ribasso del 23.06 0[0.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Caserta. — L'appalto, ad unico incanto, del tronco Sora-Balsorano della ferrovia Avezzano-Roccasecca fu ieri, 31, aggiudicato alla ditta Francesco Stangolini col ribasso del 45.85 0[0 (Vedi *Informazioni* del n. 52 del 1889).

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea — (*Sedute del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione, 30 gennaio*) — Grasso Gaetano di Gaeta per appalto lavori di costruzione del tronco 8° della linea Sparanise-Gaeta, lungo metri 3,303;

Michele Franchini per appalto lavori di ampliamento della stazione di Sparanise;

Morese Angelo e C. di Cassino per fornitura di 9100 traversi di legno quercia-rovere;

A. Raggio e Ratto di Genova per fornitura di Kg. 100,000 di acciaio per molle da locomotive e veicoli;

Pascoletti Giuseppe di Ponte San Giovanni per fornitura di 15,000 traversi di quercia-rovere;

Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche per fornitura di 33 scambi semplici con crociamento;

Società per l'illuminazione elettrica di Arona per illuminazione del piazzale e del fabbricato passeggieri della stazione di Arona;

Juliano Vincenzo di Carmine per fornitura di 15,000 traversi di quercia-rovere;

Haag di Ausburgo per fornitura apparecchi occorrenti per applicare il sistema di riscaldamanto a vapore ad 8 carrozze di 1ª classe.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Aggiudicazioni definitive.

R. Prefettura di Verona. — L'appalto pei lavori dei muraglioni a difesa dell'Adige fu aggiudicato alla Ditta Laschi, che offrì il ribasso del 14.40 0[0.

Rumenia. — *Ministero dei Lavori Pubblici a Bucarest.* — Nella gara, 15 corrente, per la costruzione di un ponte sul Danubio presentaronsi sette concorrenti; gli estremi delle offerte furono: lire 7,657,617 dalla Società di « Fives Lille » (Parigi, e L. 17,630,084 dalla « Danube Bridge Company » (Londra); la prima rimase aggiudicataria. (Vedi *Notizie diverse* in questo numero).

Appalti.

Direzione straordinaria del Genio Militare in Venezia (6 febbraio, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ricostruzione del muro a nord e del tetto del cantiere N. 50 nel R. Arsenale Marittimo di Venezia. Importo L. 37,000. Cauzione L. 4000. Lavori ultimati in 120 giorni.

Prefettura di Vicenza (10 febbraio, ore 1 pom., unico e definitivo). — Appalto di lavori urgenti per riparare ai danni causati dalla piena del Brenta sulla strada nazionale Bassano-Primolano. Importo L. 12,730.35. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva il decimo.

R. Prefettura di Calabria Citeriore (10 febbraio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di nuova costruzione della strada comunale obbligatoria di Cassano al Jonio alla provincia di Castrovillari, stazione di Torre Cerchiara. Importo L. 185,777.14. Cauzione provvisoria L. 9300. Cauzione definitiva L. 18,600.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Piacenza (12 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Essendo stato annullato l'incanto tenutosi il 16 gennaio (V. N. 1).

Municipio d'Isernia (12 febbraio, ore 12 merid. fatali). — Appalto delle opere per la costruzione dell'acquedotto e lavori di rinnovazione, ecc. Importo ridotto L. 123,717.43 (V. N. 3).

R. Prefettura di Caltanissetta (17 febbraio, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del secondo tratto del secondo tronco della strada comunale obbligatoria Castrogiovanni-Valguarnera, compreso dai Calderai alla comunale Mulinello-Leonforte. Importo L. 131,644.98. Cauzione provvisoria L. 6000. Cauzione definitiva L. 10,000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Messina (18 febbraio, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto per l'esecuzione dei lavori bisognevoli per la costruzione della strada comunale obbligatoria dalla provinciale Messina-Catania a Mili Superiore. Importo L. 127,206.85. Lavori compiuti in mesi 8. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva L. 13,000. Fatali 5 marzo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Messina (19 febbraio, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al completamento del tronco della strada provinciale N. 163, da Giardini per Francavilla alla nazionale Randazzo-Milazzo, compreso fra la Scala di Kaggi e la sponda destra del torrente Favara (m. 4232), e del passaggio del torrente S. Cataldo (m. 676.25). Importo ridotto L. 204,074.76 (V. N. 2).

Francia. — *Municipio di Bordeaux* — 10 febbraio, ore 3 pom. — Costruzione di 6 piattaforme per cannoni da costa al forte Verdon. Importo L. 34,575.

— — *Prefettura di Lione* — 26 febbraio, ore 2 pom. — Compimento dei lavori per radere al suolo la roccia di Balmondière e

rettificazione del canale della Saona presso le roccie di Charézieux. Importo L. 100,000; cauzione L. 2800.

INGHILTERRA. — *Presso il signor A. B. Garside a Londra* (Saint-Stephen's Chambers, Westminster) — 28 febbraio. — Concorso per il progetto con preventivo di spesa per la costruzione d'una torre alta almeno 1200 piedi, ossia 366 metri (V. *Notizie diverse* in questo numero).

SPAGNA. — *Municipio di Vigo* — 22 febbraio. — Costruzione di un molo in ferro nel porto di Vigo. Importo L. 931,183.36.

— — *Direzione generale dei Lavori Pubblici a Madrid.* — 27 febbraio, ore 1 pom. — Costruzione di strade in 4 lotti, rispettivamente di pesetas: 374,575.97; 405,865.51; 480,903.54; 269,683.17.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Ufficio Tecnico dei Telegrafi — Firenze — (6 febbraio, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Fornitura di N. 24,000 bracci di ferro per isolatori del peso di chilogr. 12,960, a L. 0.50; N. 81,000 curvi a vite, del peso di chilogr. 69,660, a L. 0.35. Cauz. L. 500. Fatali 21 febbraio, ore 12 merid.

Direzione delle Costruzioni Navali — Venezia — (6 febbraio, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di chilogr. 27,250 di olio d'oliva di prima qualità per macchine a L. 1.15. Cauz. L. 3450.

R. Fabbrica d'Armi — Terni — (6 febbraio, ore 4 pomerid., unica e definitiva). — Fornitura in due lotti: 1° lotto, kg. 23,688 d'acciaio dolce in verghe del N. 2, a L. 0.60. Cauz. L. 1422. Consegna giorni 40; 2° lotto, chilogr. 9438 d'acciaio in filo grossato, a L. 0.60; chilogr. 155 d'acciaio in filo mezzano a L. 0.65. Cauzione L. 577. Cons. giorni 40.

Id. id. (7 febbraio, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura in tre lotti: 1° lotto, chilogr. 6120 di acciaio dolcissimo in lamiera a L. 0.80. Cauz. L. 490. Cons. giorni 40; 2° lotto, chilogr. 9000 acciaio in filo grosso a L. 1.30; chilogr. 450 acciaio in filo mezzano a L. 1.50; chilogr. 180 d'acciaio in filo sottile a L. 1.80. Cauzione L. 1270. Cons. a giorni 40; 3° lotto, chilogr. 900 di ferro in verghe sottili a L. 0.33, e chilogr. 13,140 di ferro scelto in verghe del N. 2, a L. 0.30. Cauz. L. 464. Cons. a giorni 30.

R. Polverificio — Fossano — (20 febbraio, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di quintali 4000 di legna dolce da ardere a L. 2. Cauzione L. 800. Cons. a giorni 50.

SVIZZERA. — *Ferrovia del Gottardo* (7 febbraio). — Fornitura di metri cubi 9000 di ghiaia vagliata del fiume Ticino. Le domande indirizzarle all'Ingegnere della manutenzione del Circondario II (Bellinzona), signor C. Gruber.

GERMANIA. — *Banco delle miniere a Zellerfeld* (14 febbraio). — Fornitura di olio di colza greggio ed epurato, olio per macchine, petrolio, ecc.

— *Ispezione delle costruzioni marittime a Pillau* (15 febbraio). — Fornitura di: 1,150,000 chilogr. d'olio di colza epurato; chilogr. 4000 di olio per macchine; 12,500 chilogr. di petrolio; chilogrammi 2500 di sevo; 2500 chilogr. di stoppa; 9600 chilogr. di cordami.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Merryweather and Sons, Londra: tre pompe da incendi, L. 8450;
Angelo Baffico, Spezia: legnami acero e frassino, L. 21,522.51;
Giuseppe Queirolo, Taranto: 2 portafango a vapore, L 390,000;
Fonderia Fratte, Salerno: due macchine a vapore compound, L. 19,800;
Fratelli Ratti e C., Venezia: stagno in pani kg. 1000, L. 2945;
Bartolomeo Muzio e C., Genova: oggetti in bronzo e di ottone, L. 109,860;
Pellegrini Peroni e C., Milano: oggetti di bronzo e di ottone, L. 113,887.50;

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione del sottovia di Carnello sul tronco Arce-Sora per conto dell'Impresa Martire.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Gennaio 25	Febbraio 1
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 690	688.50
»	»	Mediterranee	» 552	552.50
»	»	Sicule	» 560	583
»	»	Sarde (preferenza)	» 265	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 370	—
»	»	Gottardo	» 850	850
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 533	532
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 294	294
»	»	Novara-Seregno	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 314.25	315
»	»	» 2ª emiss.	» 301.50	302
»	»	Centrale Toscana	» 520	520
»	»	Meridionali	» 318.75	318.50
»	»	Sarde, serie *A*	» 305	305
»	»	» serie *B*	» 303	303
»	»	» 1879	» 311.50	311
»	»	Pontebba	» 455	455
»	»	Nord-Milano	» 258	258 50
»	»	Meridionali Austriache	» 320	320
»	»	Gottardo 4 %	» 101.75	102.25

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

24 febbraio — **Società Anonima dei Tramways di Modena.** Assemblea generale ordinaria per le ore 8 pom. nella sede sociale.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società Anonima della Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice. — Il Consiglio d'Amministrazione ha fissato il saldo dividendo dell'esercizio 1889 in lire undici per ciascuna azione di capitale ed in lire sei, centesimi cinquanta per ciascuna azione di godimento, sia della Ferrovia Torino-Pinerolo che della Ferrovia Pinerolo-Torre Pellice.

Il pagamento verrà effettuato, a partire dal 10 corrente, presso il Banco di Sconto e di Sete, in Torino, sulle azioni di capitale I e II Serie, contro presentazione della Cedola 1° gennaio 1890; sulle azioni di godimento, contro presentazione della Cedola n. 33 Torino-Pinerolo e n. 8 Pinerolo-Torre Pellice.

In pari tempo saranno rimborsate in L. 250 ciascuna e sostituite colle rispettive azioni di godimento le 68 azioni di I Serie e le 5 di II Serie estratte il 14 dicembre u. s. (V. n. 51 del 1889).

Banca Nazionale nel Regno d'Italia. — La Direzione Generale della Banca Nazionale nel Regno d'Italia previene i signori Azionisti che il Consiglio Superiore ha fissato in L. 36 per azione il dividendo dell'ultimo scorso semestre, pagabile dal 3 del corrente.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Concessioni di miniere in Italia.

Con R. decreto del 26 dicembre u. s. è stata concessa alla *Société des Mines du Rio Ollastu* la miniera di argento e piombo, denominata *Nicola Secci*, posta nel territorio dei comuni di Burcei e San Vito, in provincia di Cagliari.

Con R. decreto del 26 dicembre u. s. l'area di concessione della miniera di zinco e piombo, denominata *Palais Carrogas*, posta nel territorio d'Iglesias, provincia di Cagliari, la quale col R. decreto del 24 aprile 1877 era stata fissata in ettari 124 è stata portata ad ettari 399 55-39.

Con R. decreto del 26 dicembre u. s. è stata concessa alla *Société des Mines du Rio Ollastu* la miniera di argento e piombo, denominata *Serra S. Ilisci*, posta nel territorio dei comuni di Burcei e Sinnai, in provincia di Cagliari.

Carboni.

BELGIO. — La situazione del mercato non è ancora ritornata alla calma, dopo gli ultimi scioperi terminati ormai in ogni bacino carbonifero. Le transazioni ripigliano poco a poco il loro corso, ma si è sempre sotto l'incubo di nuovi scioperi all'estero che possono ad un tratto, aumentando grandemente la dimanda, rompere l'equilibrio. È difficile perciò poter stabilire con precisione i prezzi: i fini e mezzi grassi toccano a L. 15; i carboni per forni a L. 17; i carboni per uso domestici a L. 20 circa.

Germania. — Mercato sempre assai fermo; la dimanda sempre forte mentre la produzione, causa gli ultimi scioperi, è alquanto ristretta.

Inghilterra. — *Middlesbrough.* — Nella scorsa settimana mercato animatissimo, la domanda superando la produzione.

Il prezzo minimo del carbone per macchine varia da 13 sc. 6 d. a 14 sc. franco a bordo; il prezzo del carbone per il gaz è di 15 sc. per tonnellata: i carboni domestici sono meno ricercati.

Circa il movimento dei prezzi delle differenti quantità di carbone nello scorso anno 1889, diamo il seguente prospetto:

	gennaio	dicembre
Carboni per officina	6 sc. 6 d.	12 sc. 6 d.
Carboni per gaz.	6 sc. 6 d.	15 sc.
Coke per alti forni.	11 sc. 6 d.	30 sc.
Coke per fonderie	13 sc.	34 sc.

Secondo gli ultimi dati del *Board of Trade*, l'esportazione dei carboni dall'Inghilterra nel 1889 ammontò a 36,710,923 tonnellate contro 34,091,929 nel 1888. L'Italia vi tiene il secondo posto, dopo la Francia e prima della Germania, con 3,621,000 tonnellate nel 1889, ossia con un aumento di 150,000 sull'importazione dell'anno precedente.

Ferri e Ghise.

Belgio. — Mercato disorganizzato per mancanza di fiducia nell'avvenire, anche prossimo, in causa delle preoccupazioni dei fonditori circa il combustibile e la materia prima. Questa generale diffidenza reca scarsità d'affari, tenendosi sulla riserva tanto i venditori che i compratori.

È stato annunciato tuttavia un contratto di 1000 tonnellate di ferri fini a L. 190 nette, franco a bordo Anversa, ossia senza diritto di commissione od altre spese.

Francia. — Il mercato francese accentua sempre maggior fermezza. A Parigi i ferri sono quotati da L. 200 a 210 per tonnellata, prezzo non ancora accettato dai compratori; in realtà puossi segnare L. 200 con aperta tendenza al rialzo. I vecchi *rails* in ferro sono assai cari, L. 110.

Germania. — Il mercato metallurgico trovasi in situazione favorevolissima stante le molte e continue domande e per le previsioni di grandi bisogni per le ferrovie nel biennio 1890-91.

Inghilterra — *Middlesbrough.* — Il mercato inglese continua ad essere disorganizzato in seguito al ribasso di prezzo dei *warrants* che toccarono a prezzi inferiori a quelli delle ghise in *stock* presso i produttori. Il ribasso fu specialmente segnalato a Glasgow.

La ghisa Cleveland n. 3 è quotata 57 sc. 6 d. per consegna nella decorrente settimana, 58 sc. per consegna nel febbraio; la ghisa ematite è ribassata da 76 a 78 sc. per tonnellata.

La dimanda dei ferri fini è assai più limitata e puossi nel mese di gennaio segnalare un ribasso di 10 sc. per tonnellata.

Le lamiere per navi sono quotate Ls. 7-17-7; le lamiere per caldaie Ls. 8-17-6; le lamiere *poutrelles* Ls. 8-2-6. Le corniere per navi Ls. 7-10-0; le barre ordinarie Ls. 8 e le *best bars* Ls. 8-10. Prezzi tutti con deduzione 2 1[2 p. 0[0 di sconto per i pagamenti in contanti al 10 del mese successivo alla consegna.

Calma nelle dimande d'acciaio, specialmente in quelli occorrenti alla costruzione delle navi. I prezzi sono alquanto ribassati: lamiere per navi da Ls. 8-15 a 9; lamiere per caldaie Ls. 9-15; corniere per navi Ls. 8-10; rotaie da Ls. 6-15 a 7; traverse Ls. 8 per tonnellata. Prezzi fatti alle officine.

In generale temesi che i prezzi troppo elevati non abbiano ad arrestare il corso delle preannunciate ordinazioni.

Spagna — *Bilbao.* — La produzione dei minerali di ferro nelle miniere del distretto di Bilbao, può calcolarsi nel 1889 di 4,469,265 tonnellate e nel 1888 di tonn. 4,151,590. Di esse se ne esportarono, specialmente in Inghilterra, Olanda, Scozia, Francia e Belgio, nel 1889 tonn. 3,885,612; nel 1888 tonn. 3,591,637.

Per la ghisa l'esportazione è diminuita; nel 1889 fu di tonn. 117,561, nel 1888 di tonn. 135,110.

La maggior esportatrice della ghisa fu l'Italia specialmente per i porti di Civitavecchia, Ancona, Savona e Genova; nel 1889 furono tonnellate 54,854; nel 1888 tonn. 58,755.

I prezzi mantengonsi elevati. Il *rubio* superiore da 9 sc. a 9 sc. e 3 d.; il *campanil* da sc. 11 e 9 d. a 12 sc. e 3 d. Il prezzo della ghisa, franco a bordo a Bilbao, è di: sc. 74 d. 6 per i numeri da 1 a 3; 70 sc. 6 d. per i numeri da 4 a 7.

Stati Uniti — *New-York.* — In generale affari poco importanti; i consumatori sono provvisti, molti forni furono trasformati da forni per ghisa ordinaria a forni per ghisa Bessemer.

I fabbricanti di rotaie d'acciaio sono preoccupati; importanti contratti per parecchie migliaia di tonnellate furono stipulati nell'ultima quindicina. Il prezzo attuale varia da dollari 35 a dollari 35.50.

— *Filadelfia.* — Mercato calmo. Ghisa Bessemer, domandata a 22 dollari; rotaie d'acciaio, ferme, a dollari 35.50; lingotti d'acciaio, domandati a doll. 38.50.

Rame.

Francia. — Furono scoperti giacimenti di rame, che diconsi assai importanti in *Algeria* ad Ain Sefra e suoi dintorni. Si è già costituita una società per gli studi e le ricerche.

A *Marsiglia* il metallo è sempre in buona tenuta e fermo. *Chili* in lingotti affinati L. 140.

A *Parigi*: *Chili* in barre, prime marche, L. 135, consegna all'Havre; *Chili* in barre, marche ordinarie, L. 130, consegna id.; *Chili* in lingotti L. 141,25, consegna id.; *Best selected* L. 148.75, consegna id.

Inghilterra. — Pochi affari a Londra durante gli ultimi giorni; mercato pesante, con tendenza al ribasso. *Chili*, a contanti, da Ls. 48-15 a 48-17-6; a tre mesi da Ls. 49-5 a 49-7-6. *Tough* inglese Ls. 55 a 56. *Best selected* Ls. 57 a 58. Fogli dell'India Ls. 60 a 62.

Stati Uniti — *New-York.* — Mercato fermo, nonostante la scarsa domanda. Le marche ordinarie variano da 13 a 13 3[4 cts; il *Lac* è quotato 14-50 cts.

Stagno.

Francia. — Il mercato segna ribasso: *Banca* L. 258.75; *Billiton*, L. 252.50; *Detroits* L. 248.75; stagno inglese L. 255; per tutti consegna all'Havre o Parigi.

Inghilterra. — Segnalasi tendenza a vendere, specialmente a tre mesi; ciò ha prodotto un ribasso da 10 a 12 sc. nella settimana. *Detroits* da Ls. 94-2-6 a Ls. 94-5 per contanti; e da Ls. 94-12-6 a Ls. 94-15 a tre mesi. Australiano da Ls. 93-15 a Ls. 94 per contanti. Lingotti inglesi ordinari da Ls. 98-10 a Ls. 99. Barre a Ls. 99-10. Lingotti raffinati Ls. 100-10.

Piombo.

Francia. — Serio ribasso. Marche ordinarie, consegna a Parigi, L. 35.50 contro L. 37 nella precedente settimana.

Inghilterra. — A Londra mercato debole. Piombo inglese da Ls. 13 a 13-2-6. Piombo forestiero ribassato da Ls. 13-10 a 13-5, prezzo dimandato contro Ls. 13 offerto.

Stati Uniti. — Corsi fermi, nonostante le ristrette contrattazioni.

Zinco.

Inghilterra. — Mercato calmo per le ristrette domande, e quindi lieve ribasso. Marche ordinarie Ls. 24; marche speciali Ls. 24-5.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'11 al 20 Gennaio* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Nettuno-Ciampino	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 53	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	2,951.60	9,250.45	853.25	3,183.35	755.90	2,313.60	2,306.40	3,305.90	4,106.05	1,408.10	4,174.55	2,120.60
Bagagli e Cani.	70.30	167.52	9.80	31.30	5.15	26.70	7.25	22.75	33.35	12.45	13.20	16.60
Merci a G. V. ed Accelerata . .	486.97	2,436.43	83.35	293.95	152.00	440.35	53.05	128.60	500.50	158.20	498.20	173.60
Merci a P. V.	4,253.80	6,074.60	604.45	2,272.00	2,188.46	1,870.80	33.90	1,493.95	869.20	645.05	1,324.60	794.85
Totali . . .	7,762.67	17,929 00	1,550.85	5,780.60	3,101.51	4,651.45	2,400.60	4,951.20	5,509.10	2,223.80	6,010.55	3,105.65

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1889-90. — *Dall'11 al 20 Gennaio 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4086	4065	+ 21	644	591	+ 53
Media	4067	4028	+ 39	654	569	+ 85
Viaggiatori.	908.469 63	965.623 17	— 57.153 54	57.576 34	32.643 31	+ 24.933 03
Bagagli e Cani	42.669 53	48.714 59	— 6.045 06	2.207 97	626 63	+ 1.581 34
Merci a G.V. e P. V. accelerata	267.289 05	304.702 32	— 37.413 27	10.039 28	6.567 80	+ 3.471 48
Merci a P. V.	1.402.974 36	1.352.903 28	+ 50.071 08	74.151 72	30.857 87	+ 43.293 85
TOTALE .	2.621.402 57	2.671.943 36	— 50.540 79	143.975 31	70.695 61	+ 73.279 70
Prodotti *dal 1° Luglio 1889 al 20 Gennaio 1890.*						
Viaggiatori.	27.799.091 37	27.627.999 81	+ 171.091 56	1.207.388 42	909.053 36	+ 298.335 06
Bagagli e Cani	1.265.355 56	1.258.492 43	+ 6.863 13	43.452 32	22.959 06	+ 20.493 26
Merci a G. e P. V. accelerata.	6.858.653 63	6.802.568 31	+ 56.085 32	205.304 61	139.105 73	+ 66.198 88
Merci a P. V.	30.987.271 69	30.274.564 26	+ 712.707 43	1.215.900 32	704.582 70	+ 511.317 62
TOTALE .	66.910.372 25	65.963.624 81	+ 946.747 44	2.672.045 67	1.775.700 85	+ 896.344 82
Prodotto per chilometro						
della decade	641 56	657 30	— 15 74	223 56	119 62	+ 103 94
riassuntivo	16.452 02	16.376 27	+ 75 75	4.085 70	3.120 74	+ 964 96

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 1ª Decade — dal 1° al 10 Gennaio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	748.356 35	29.747 11	244.279 60	1.057.164 25	15.119 17	2.094.666 48	4.055 00	516 56
1889	741.404 89	28.987 41	239.696 71	967.089 23	14.122 10	1.991.300 34	3.997 00	498 20
Differenze nel 1890	+ 6.951 46	+ 759 70	+ 4.582 89	+ 90.075 02	+ 997 07	+ 103.366 14	+ (1) 58 00	+ 18 36
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	58.668 59	919 38	11.223 46	66.808 37	1.218 28	138.838 08	1.109 00	125 19
1889	58.494 59	911 74	11.072 49	60.079 40	1.203 49	131.761 71	1.114 00	118 28
Differenze nel 1890	+ 174 00	+ 7 60	+ 150 97	+ 6.728 97	+ 14 79	+ 7.076 37	— 5 00	+ 6 91

(1) I 58 chilometri in più appartengono al tronco **Roma-Cineto Romano**, che col 1° Gennaio fa parte della rete principale.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

19ª Decade — Dal 1° al 10 Gennaio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1890	78.754 53	1.083 40	9.191 56	70.438 99	820 93	160.289 41	609 00	263 20
1889	81.572 07	1.414 77	7.554 38	95.401 54	1.837 45	187.780 21	609 00	308 34
Differenza nel 1890	— 2.817 54	— 331 37	+ 1.637 18	— 24.962 55	— 1.016 52	— 27.490 80	»	— 45 14
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 10 GENNAIO 1890				
1889-90	2.016.911 96	42.087 39	280.430 78	1.984.985 33	30.510 09	4.354.925 55	609 00	7.150 95
1888-89	1.891.205 31	34.823 60	201.476 16	2.037.214 12	34.352 91	4.199.072 10	309 00	6.895 03
Differenza nel 1890	+ 125.706 65	+ 7.263 79	+ 78.954 62	— 52.228 79	— 3.842 82	+ 155.853 45	»	+ 255 92
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	2.172 94	95 56	1.579 56	3.909 78	40 30	17.398 14	111	156 74
1889	3.400 18	29 13	156 85	1.834 34	28 30	5.448 80	64	85 14
Differenza nel 1890	+ 8.772 76	+ 66 43	+ 1.422 71	+ 1.675 44	+ 12 00	+ 11.949 34	+ 47	+ 71 60
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 10 GENNAIO 1890.				
1889-90	232.470 23	1.811 87	18.251 29	58.174 15	379 11	311.086 65	111	2.802 58
1888-89	86.245 60	1.018 82	5,258 20	24.379 20	862 04	117.763 86	64	1.840 06
Differenza nel 1890	+ 146.224 63	+ 793 05	+ 12.993 09	+ 33.794 95	— 482 93	+ 193.322 79	+ 47	+ 962 52

ANNUNZI

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Parlani Dirett. propr. respons.

Anno XXIII. Sabato, 8 Febbraio 1890. Num. 6.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00 la linea**
Annunzi . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno **rifiutati** — Quelli contenenti valori si dovranno **spedire in** lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

IL RIORDINAMENTO DELLE CASSE PENSIONI FERROVIARIE

INNOVAZIONI NEL NUOVO STATUTO

Il riordinamento delle Casse pensioni ferroviarie fu provvedimento lungamente ed attentamente studiato dalle Amministrazioni delle tre Reti ferroviarie interessatevi (Adriatica, Mediterranea e Sicula) e dal Governo; intesi, questo e quelle, a stabilire sopra un'unica base le Istituzioni di previdenza delle preesistenti Reti ferroviarie italiane e ad introdurre nel nuovo coordinamento tutte quelle riforme e migliorie da cui potesse ridondarne sicuro e pratico vantaggio al personale delle Strade Ferrate.

Non ritorneremo certamente sul lungo periodo di preparazione del nuovo Statuto; ma, ora che questo ebbe applicazione dal 1° gennaio del corrente anno e siamo quindi di fronte ad un fatto compiuto, crediamo utile, associandoci alla ***Perseveranza*** (1), accennare alle principali innovazioni portate dal riordinamento delle Casse pensioni ferroviarie, ed ai criteri generali da cui furono promosse.

***

Col nuovo Statuto si mantenne il sistema di liquidare la pensione in base ad una percentuale fissa della somma delle ritenute fatte sugli stipendi: solo che questa percentuale supera in generale dell'8 p. 0|0 quella stabilita dai vecchi Statuti, di guisa che l'importo della pensione ha avuto un analogo aumento, aumento che si verifica pure nella misura delle pensioni alle vedove con figli minori.

Un notevole miglioramento fu apportato nelle pensioni degli orfani di padre e madre, i quali col nuovo Statuto conseguono un quarto della pensione paterna, se si tratta di un orfano solo, e la metà se si tratta di due o più orfani, ciò che sulla media dei casi equivale ad un trattamento doppio, circa, di quello che veniva conferito dai vecchi Statuti. Questo beneficio poi è singolarmente accresciuto da ciò, che l'età minore, durante la quale avviene il conferimento della pensione, fu elevato da 18 a 21 anni.

Altre innovazioni furono inspirate dal concetto di favorire specialmente la classe meno abbiente dei compartecipanti, e fra queste notisi quella di aver fissato un limite minimo di pensione di L. 300 annue; mentre dall'altra parte fu accettato il concetto del limite massimo in L. 9000. Che se questo limite fu tenuto leggermente superiore a quello di L. 8000 in vigore per gli impiegati delle Amministrazioni governative, la cosa è giustificata dal carattere industriale dell'azienda ferroviaria, presso la quale gli stipendi nei gradi elevati sono suporiori a quelli dei funzionari governativi. Tale limite massimo, che prima in generale non esisteva, ridonda a vantaggio delle classi inferiori, perchè ad esso si deve in parte quel margine di bilancio richiesto dalla maggiore spesa da sostenersi in causa del limite minimo.

Altra innovazione, che merita d'essere rilevata, è quella per la quale venne aumentato in generale di 1|4 circa il trattamento di pensione degli agenti che divengono inabili per ferite riportate nell'esercizio delle loro funzioni; e notiamo pure l'altra d'aver portato l'aumento di 1|8 nel trattamento degli agenti uscenti dal servizio per inabilità dipendente da causa di malaria.

Nel vecchio Statuto non era poi concessa la pensione alle vedove se all'atto della morte del marito non contavano già tre anni di matrimonio; ora invece la pensione è accordata anche dopo un solo anno di matrimonio. Inoltre, mentre dapprima era necessario, pel conferimento della pensione alla vedova, che il matrimonio fosse stato contratto quando l'agente non aveva ancora compiuto i 50 anni di età, col nuovo Statuto questo limite fu portato a 55 anni.

Di una certa importanza pel personale del servizio attivo, che ha diritto all'alloggio, è la disposizione per la quale l'indennità d'alloggio va soggetta alla ritenuta per fondo Cassa pensioni, ciò che serve ad aumentare la somma dei versamenti utili per la liquidazione della pensione.

***

I miglioramenti che abbiamo enumerati richiesero, per altro (ed è chiaro che a questo si è dovuto ricorrere per ragioni finanziarie), di portare da 6 a 10 anni il limite di compartecipazione necessario pel conseguimento della pensione d'invalidità. Tuttavia il nuovo Statuto provvede che, quando la compartecipazione è superiore a 5 anni, ma inferiore ai 10, sia devoluto un sussidio all'agente invalidato ed alla sua famiglia.

Abbiamo poi rilevato che il nuovo Statuto riconosce il

(1) N. 10, 888 del 31 scorso gennaio.

diritto a pensione per coloro che vengono collocati a riposo per misura amministrativa dopo 10 anni di compartecipazione e non avessero raggiunti i limiti regolamentari per la pensione di diritto, che sono di 50 o 55 anni di età, e di 20 o 25 anni di compartecipazione alla Cassa, secondochè l'agente appartenga al servizio attivo od a quello sedentario.

A primo aspetto può sembrare che questo riconoscimento del diritto a pensione nel caso summentovato stabilisca la facoltà nelle Amministrazioni di esonerare dal servizio gli agenti per semplice misura amministrativa. Ma ciò non può essere, dappoichè le Amministrazioni, in ogni modo, non possono esonerare dall'impiego gli agenti che nei soli casi determinati dai regolamenti sul personale. Del resto trattasi di una misura che, sotto altra forma, era ammessa anche dai vecchi Statuti, e che, essendo pure ammessa dai regolamenti sul personale in vigore presso le Amministrazioni, bisognava lasciarla sussistere nel nuovo Statuto. Ed anzi, con giusto criterio, nello stesso si è limitata la spesa che per tale titolo deve far carico alle Casse pensioni. Si è poi lasciata col nuovo Statuto (art. 17, secondo alinea) ai compartecipanti, ai quali per circostanze private occorresse di lasciare l'impiego prima di aver raggiunto i limiti regolamentari stabiliti per la pensione di diritto, di poter continuare, quando le Amministrazioni lo credano, a partecipare alla Cassa pensioni anche dopo l'abbandono del servizio, fino al raggiungimento dei detti limiti.

Riassumendo, noi riteniamo che il nuovo Statuto abbia arrecato non indifferenti vantaggi al personale ferroviario, ed abbia convenientemente risolto il grave problema che si presentava, di riordinare sopra un'unica base le quattro Istituzioni di Previdenza preesistenti presso le Reti ferroviarie italiane, che cessarono in seguito alla Legge sulle Convenzioni.

RETE MEDITERRANEA

Nuova costituzione delle Sezioni del Servizio Attivo del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori dei due Compartimenti.

Essendosi riconosciuto opportuno di introdurre qualche cambiamento nella giurisdizione di alcune delle Sezioni Attive, e per l'avvenuta apertura di nuove linee, a partire dal 1° febbraio 1890, furono modificate come segue, anche per riguardo ai rispettivi Titolari, le Sezioni del Servizio Attivo del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori dei due Compartimenti.

Sezioni appartenenti al 1° Compartimento.

Sezione 1ª di Torino — diretta dal signor ing. cav. Luigi Negri, Capo Sezione Principale, e comprendente le linee:

Torino-Susa-Modane (*esclusa*) — Torino-Torre Pellice — Bricherasio-Barge — Torino-Asti (*esclusa*) — Torino-Castelrosso — Chivasso-Aosta — Trofarello-Chieri — Chivasso-Casale (*esclusa*).

Sezione 2ª di Novara — diretta dal signor dott. Ennio Ortalli, Capo Sezione, e comprendente le linee:

Novara-Castelrosso (*esclusa*) — Novara-Varallo — Novara-Domodossola — Novara-Arona — Oleggio-Pino — Arona-Sesto Calende — Novara-Mortara — Mortara-Vercelli — Mortara-Casale — Valenza (*esclusa*)-Casale-Vercelli.

Sezione 3ª di Milano — diretta dal signor ing. cav. Giovanni Maria Sala, Capo Sezione Principale, e comprendente le linee:

Milano-Chiasso (*esclusa*) — Milano-Sesto Calende (*esclusa*) — Gallarate-Laveno (*esclusa*) — Gallarate-Varese — Rho-Novara (*esclusa*) — Milano-Mortara (*esclusa*) — Milano-Pavia.

Sezione 4ª di Voghera — diretta dal signor cav. dott. Defendente Arnoldi, Capo Sezione, e comprendente le linee:

Alessandria (*esclusa*)-Piacenza (*esclusa*) — Tortona-Pozzuolo — Voghera-Pavia (*esclusa*) — Pavia (*esclusa*)-Torreberretti (*esclusa*) — Bressana-Broni — Mortara (*esclusa*)-Cava Carbonara-Cava Manara.

Sezione 5ª di Alessandria — diretta dal signor cav. dottore Adolfo Leixel, Capo Sezione, e comprendente le linee:

Alessandria-Asti — Castagnole-Asti-Casale (*esclusa*) — Alessandria-Bra (*esclusa*) — Alessandria-San Giuseppe (*esclusa*) — Alessandria-Novi — Novi-Pozzuolo (*esclusa*) — Alessandria-Mortara (*esclusa*).

Sezione 6ª di Bra — diretta dal signor dott. Francesco Rosmini, Capo Sezione, e comprendente le linee:

Carmagnola-Savona (*esclusa*) — Carrù-Mondovì — Trofarello (*esclusa*)-Cuneo — Savigliano-Saluzzo — Airasca (*esclusa*)-Cavallermaggiore-Bra — Cuneo-Vernante — Cuneo-Mondovì — Ceva-Priola — Moretta-Saluzzo.

Sezione 7ª di Genova — diretta dal signor cav. dottore Francesco Inversini, Capo Sezione Principale, e comprendente le linee:

Novi (*esclusa*)-Genova — Genova-Ventimiglia — Linea Succursale dei Giovi — Genova P. P.-Genova P. B.

Sezione 8ª di Spezia — diretta dal signor ing. Francesco Valentini, Capo Sezione, e comprendente le linee:

Genova P. B. (*esclusa*)-Pisa P. N. (*esclusa*) — Avenza-Carrara — Spezia-Pontremoli.

Sezione 9ª di Pisa — diretta dal signor cav. ing. Costantino Andruzzi, Capo Sezione Principale, e comprendente le linee:

Livorno-Pisa-Firenze (*esclusa*) — Pisa P. N.-Pisa Centrale — Pisa-Cecina — Colle Salvetti-Livorno — Cecina-Volterra.

Sezione 10ª di Siena — diretta dal signor dott. Antonio Lorandini, Capo Sezione, e comprendente le linee:

Empoli (*esclusa*)-Chiusi (*esclusa*) — Asciano-Montepescali (*esclusa*).

Sezione 11ª di Civitavecchia — diretta dal signor ing. Alfonso Bontempelli, Capo Sezione, e comprendente le linee:

Cecina (*esclusa*)-Roma San Paolo (*esclusa*) — Pontegalera-Fiumicino.

Sezioni appartenenti al 2° Compartimento.

Sezione 12ª di Roma — diretta dal signor ing. Carlo Ricciardelli, Capo Sezione, e comprendente le linee:

Roma San Paolo (*compresa*)-Roma-Termini — Roma San Paolo-Roma Trastevere — Roma-Cancello (*esclusa*) — Ciampino-Frascati — Roccasecca-Arce — Caianello-Roccaravindola.

Sezione 13ª di Napoli — diretta dal signor ing. cav. Melchiorre Conti, Capo Sezione, e comprendente le linee:

Cancello (*compresa*)-Napoli — Cancello-Avellino-Prata Pratola — Codola-Nocera — Napoli-Eboli (*compresa*) — Napoli-Porto — Castellamare-Torre Annunziata Centrale-Cancello — Torre Annunziata Centrale-Porto — Castellamare-Gragnano — Castellamare-Porto — Battipaglia-Pisciotta.

Sezione 14ª di Potenza — diretta dal signor ing. Lorenzo Garbarino, Capo Sezione, e comprendente le linee:

Eboli (*esclusa*)-Metaponto (*esclusa*) — Sicignano-Casalbuono.

Sezione 15ª di Taranto — diretta dal signor ing. Giovanni Battista Martini, ff. di Capo Sezione, e comprendente le linee:

Taranto-Brindisi (*esclusa*) — Taranto-Sibari (*compresa*) — Sibari-Cosenza.

Sezione 16ª di Cotrone — diretta dal signor ing. Domenico Matteo Romeo Carughi, Capo Sezione, e comprendente le linee:

Sibari (*esclusa*)-Catanzaro Marina (*esclusa*).

Sezione 17ª di Reggio — diretta dal signor ing. cav. Antonino Ciraolo, Capo Sezione Principale, e comprendente le linee:

Catanzaro Marina (*esclusa*)-Reggio — Catanzaro Marina-Catanzaro Sala — Reggio-Porto — Reggio-Gioia Tauro.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 4 febbraio (*N. 29*). — **Regio Decreto 5 gennaio 1890**, numero **6600** (Serie 3ª) col quale viene

revocato il Regio Decreto 2 aprile 1885, n. 3092 (Serie 3ª), col quale si stabilivano le quote di contributo a carico delle provincie di Verona e di Padova per la costruzione della ferrovia Legnago-Monselice. Il riparto del detto contributo resta definitivamente fissato nelle seguenti proporzioni: millesimi 737 a carico della provincia di Padova e millesimi 263 a carico di quella di Verona.

Gazzetta Ufficiale del 5 febbraio (N. 30). — **Regio Decreto 12 gennaio 1890**, numero **6601** (Serie 3ª), col quale sono estesi al comune di Monterotondo gli articoli 12, 13 e 17 e le disposizioni indicate dalle lettere *c, d, g, h,* dell'art. 16 della legge 15 gennaio 1885, N. 2892, per l'esecuzione del progetto di risanamento, compilato dall'ingegnere Augusto Marchesi in base alla annessa planimetria 15 luglio 1888. — I lavori da eseguirsi in seguito alla presente autorizzazione sono dichiarati di pubblica utilità e dovranno compiersi nel termine di anni due dalla data del decreto.

PRODOTTI DELLE FERROVIE

Ottobre 1889.

Dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate abbiamo ricevuto il *Prospetto dei prodotti lordi approssimativi* del mese di ottobre 1889, in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1888.

Noi, come abbiamo sempre fatto in passato, ne riassumeremo i dati principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di ottobre 1889 ascese a L. 24,769,994, mentre nell'ottobre 1888 fu di L. 24,893,558, perciò presenta una diminuzione di L. 123,564.

A formare i sopracitati totali concorsero:

		1889		1888
Viaggiatori	L.	9,747,116	L.	10,613,312
Bagagli	»	430,366	»	449,522
Merci a Grande Velocità	»	1,642,466	»	1,792,611
» a Piccola Velocità acceler.	»	1,890,961	»	1,664,094
» a Piccola Velocità	»	10,914,203	»	10,283,391
Prodotti fuori traffico	»	144,882	»	90,628
Totali come sopra	L.	24,769,994	L.	24,893,558

Questi prodotti vanno ripartiti fra le seguenti:

Rete Mediterranea	L.	11,710,854	L.	11,961,236
» Adriatica	»	11,079,631	»	11,095,518
» Sicula	»	762,459	»	688,628
Ferrovie dello Stato	»	125,000	»	109,523
» Sarde Compagnia Reale	»	144,924	»	153,250
» Sarde Ferrovie Second.	»	32,962	»	21,106
» Diverse	»	914,164	»	864.297
Totali come sopra	L.	24,769,994	L.	24,893,558

La differenza di prodotto verificatasi tra l'ottobre 1889 e l'ottobre 1888 si divide fra:

Rete Mediterranea	L.		— 250,382
» Adriatica	»		— 15,887
» Sicula	»	+ 73,831	
Ferrovie dello Stato	»	+ 15,477	
» Sarde Compagnia Reale	»		— 8,326
» Sarde Ferrovie Second.	»	+ 11,856	
» Diverse	»	+ 49,867	
Totale	L.	— 123,564	

Ora al detto prodotto generale del mese di ottobre in	L.	24,769,994
aggiungendo quello dei mesi precedenti in	»	67,372,478
il prodotto generale dal 1° luglio 1889 al 31 ottobre 1889 risulta di	»	92,142,472
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di	»	90,771,736
per cui si ha l'aumento di	»	1,370,736

Questo aumento è così ripartito:

Rete Mediterranea	L.	+ 1,741,417	
» Adriatica	»		— 1,254,240
» Sicula	»	+ 225,282	
Ferrovie dello Stato	»	+ 38,591	
» Sarde Compagnia Reale	»	+ 5,140	
» Sarde SS. FF. Second.	»	+ 84,632	
» Diverse	»	+ 529,914	
Totale come sopra	L.	+ 1,370,736	

La lunghezza media delle linee dal 1° luglio 1889 al 31 ottobre 1889 fu di chilometri 12,963, mentre nel corrispondente periodo 1888 era di chilometri 12,231.

Il prodotto chilometrico per le singole Reti viene dimostrato dal seguente prospetto:

	Mese di ottobre	Dal 1° luglio al 31 ottobre
Rete Mediterranea	L. 2,455	9,396
» Adriatica	» 2,143	7,625
» Sicula	» 1,089	4,030
Ferrovie dello Stato	» 892	3,107
» Sarde Compagnia Reale	» 352	1,437
» Sarde Ferrovie Second.	» 105	494
» Diverse	» 609	2,756

Quindi la media fu: di lire 1,905 pel detto mese, con una diminuzione di lire 113, e di lire 7,108 dal 1° luglio 1889 al 31 ottobre 1889 con una diminuzione di lire 313 in confronto col periodo precedente 1888.

Specchio dimostrativo
della lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio dal 1° luglio 1889 al 31 ottobre 1889.

Indicazione delle linee di cui fanno parte	Indicazione dei tronchi o linee aperte	Data dell'apertura		Lunghezza Chilom.
Rete Adriatica	Crevalcuore-S. Felice sul Panaro	ottobre	20	14
Roma-Nemi	Ciampino-Albano	»	3	13
Totale km. nel mese di ottobre				27
Totale km. dal 1° luglio al 30 settembre 1889				87
Totale km. dal 1° luglio 1889 al 31 ottobre 1889				114

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Relazione del Consiglio d'Amministrazione (Quarto Esercizio 1888-89)

(Contin. e fine. — Vedi n. 5).

Linea di cintura interno a Roma.

Nel mese di dicembre 1888 vennero trasmessi al R. Ispettorato Generale i progetti per la costruzione dei seguenti tronchi:

Prati di Castello-Serpentara;
Trastevere-Prati di Castello;
Stazione di smistamento a Via Tusculana;

e per la congiunzione delle linee:

Roma-Napoli con Pisa-Roma alla stazione Tusculana;
Roma-Pisa con Roma-Firenze al Portonaccio;
Roma-Sulmona col suddetto allacciamento della Roma-Pisa colla Roma-Firenze.

Nel successivo mese di gennaio 1889 venne pure trasmesso al R. Ispettorato Generale il progetto del tronco Trastevere-Termini.

Sono già in corso i lavori per la costruzione della stazione di smistamento a via Tusculana e pei raccordi colle linee di Pisa, Napoli, Sulmona e Firenze.

B. — Costruzioni per conto sociale.

Linea Velletri-Terracina.

Nel mese di dicembre 1888 venne trasmesso al R. Ispettorato Generale il progetto esecutivo dell'intera linea, il quale

fu ritornato nel marzo 1889 perchè venisse modificato in base alle risultanze della visita di ricognizione fatta in concorso di un Ispettore del Genio Civile.

Il progetto così modificato venne rinviato al R. Ispettorato Generale nel mese di aprile e fu approvato con Decreto Ministeriale del 27 maggio 1889, data da cui decorre il termine di tre anni stabilito per la costruzione della linea nell'art. 3° della convenzione 21 giugno 1888.

Si è pertanto disposto per l'espropriazione dei terreni occorrenti e pel sollecito incominciamento dei lavori, ed ora trovansi in corso di compilazione i relativi progetti d'appalto.

Linea Sparanise-Gaeta.

In base all'articolo addizionale della convenzione 21 giugno 1888, che faceva obbligo alla nostra Società, quando il Governo ne la richiedesse, di costruire colle modalità di una linea di primaria importanza un tratto della ferrovia Sparanise-Gaeta, nell'intento di renderlo comune alla linea diretta litoranea Roma-Napoli, fummo chiamati a stipulare apposita convenzione in data 29 settembre scorso anno (*allegato C*), per effetto della quale, in aggiunta ai corrispettivi della precedente convenzione 21 giugno stesso anno ci verrà pagata, in compenso del maggior onere assunto, una somma complessiva di L. 3,375.000, in tre rate uguali scadenti al 1° agosto degli anni 1890, 1891 e 1892.

Nello scorso dicembre si presentò al R. Ispettorato Generale il progetto esecutivo dell'intera linea, il quale venne approvato, salvo alcune lievi modificazioni, con Decreto Ministeriale del 4 maggio ultimo scorso.

A quest'ora trovansi già appaltati due tronchi di questa linea. L'uno è il tronco fra Sparanise e Savone lungo 3 chilometri circa, a cui si è data la precedenza, perchè, essendo quello comune alla linea Roma-Napoli era indispensabile che fosse ultimato contemporaneamente al raddoppio di binario che si sta eseguendo sulla linea medesima.

L'altro tronco è quello di Formia, lungo metri 3630, compreso fra le progressive 47,800 e 51,430, del quale pure urgeva incominciare la costruzione stante le grandi difficoltà che presenta quella tratta in confronto del resto della linea.

Linea Genova-Ovada-Asti.

Il progetto esecutivo fu trasmesso nel maggio ultimo scorso al R. Ispettorato Generale, e venne approvato in data 17 giugno successivo.

Per questa linea si è creduto opportuno di incominciare tosto mediante piccoli cottimi i lavori di scavo e di rivestimento agli imbocchi delle principali gallerie, quelle cioè del Turchino, del Cremolino, di Alice Belcolle e di Visone; ciò allo scopo di raccogliere gli elementi necessari per formarsi un esatto criterio dell'entità dei lavori e delle difficoltà che si sarebbero incontrate, e poter quindi con piena cognizione di causa provvedere, sia in economia, sia per appalti, alla costruzione delle gallerie stesse.

Riguardo alla galleria del Turchino, la più importante della linea, come quella che misura metri 6425, notiamo che in base agli art. 7 e 9 della convenzione 21 giugno 1888, fu con Decreto Ministeriale del 15 successivo ottobre stabilito che la detta galleria e gli accessi fra le stazioni di Mele e Campoligure debbano essere costrutti a doppio binario. Resta per tal modo acquisita alla Società la somma complementare di L. 8,500,000, da riscuotere in cinque uguali rate da L. 1,700,000 ciascuna, rispettivamente al 1° luglio degli anni 1893, 1894, 1895, 1896 e 1897.

Si stanno ora facendo gli studi per gl'impianti delle perforazioni meccaniche.

Linea Avellino-Rocchetta Melfi.

Il progetto esecutivo del tronco Rocchetta Melfi-Monteverde venne presentato al R. Ispettorato Generale nel dicembre ultimo scorso e fu approvato con Decreto Ministeriale del 29 marzo corrente anno.

I lavori vennero tosto iniziati nella parte più difficile del tronco che comprende la galleria degli Arconi, lunga 658 metri, perchè possa essere compiuta contemporaneamente al resto del tronco.

Nel maggio successivo venne presentato il progetto esecutivo del tronco Avellino-Monteverde.

Linea Cornia-Piombino.

Nel mese di dicembre 1888 venne rassegnato al R. Ispettorato Generale il progetto esecutivo dell'intiera linea, il quale venne approvato con Decreto Ministeriale del 5 aprile ultimo scorso.

La costruzione venne già appaltata, ma l'incominciamento dei lavori ha dovuto subire un certo ritardo per una questione insorta relativamente all'espropriazione di alcuni terreni, questione però che a quest'ora trovasi già appianata.

Linea Cuneo-Saluzzo.

Il progetto esecutivo dell'intera linea fu trasmesso al R. Ispettorato Generale nel gennaio corrente anno e venne approvato con Decreto Ministeriale il 9 aprile, colla condizione però di dovervi introdurre delle varianti di tale importanza da esigere la quasi completa ricompilazione del progetto.

Ripresentato il progetto suddetto nel mese di giugno, debitamente modificato in conformità delle prescrizioni contenute nel succitato Decreto, venne poi definitivamente approvato.

Sono quindi ora in corso di compilazione i relativi progetti d'appalto.

Linea Roma-Segni.

L'art. 8 della legge 20 luglio 1888 (N. 5550), che approva la convenzione 21 giugno stesso anno stipulata colla nostra Società, dava facoltà al Governo di affidarle anche la costruzione, a rimborso di spesa, di una linea diretta da Roma a Segni, partendo dal chilometro 6 del tronco in esercizio Roma-Ciampino.

Valendosi il Governo di tale facoltà, il 29 settembre scorso stipulammo con esso una nuova convenzione (*allegato D*), mediante la quale la nostra Società si è obbligata a costruire, entro tre anni dall'approvazione del progetto definitivo, la linea in discorso, della lunghezza di circa 47 chilometri, e ciò dietro il corrispettivo di L. 22,000,000, che ci verranno pagate in cinque uguali rate da L. 4,400,000 al 20 dicembre 1889, 1890, 1891, 1892 e 1893. Riguardo all'esercizio, la nuova linea, una volta compiuta, andrà per gli effetti del nostro contratto, sostituita all'attuale, passando invece questa a far parte della rete secondaria, da esercitarsi cioè ai patti contenuti nel Capo VI del vigente Capitolato.

Nell'aprile ultimo scorso venne presentato al R. Ispettorato Generale il progetto esecutivo che fu approvato con Decreto Ministeriale del 18 maggio ultimo scorso.

In conformità di quanto si è praticato per le gallerie della Genova-Asti, anche per la galleria dell'Olmata si è proceduto all'incominciamento dei lavori di scavo ai due imbocchi mediante piccoli cottimi.

Linea Roma-Viterbo.

Il Consorzio, costituitosi fin dal 1883, per ottenere la concessione di una linea diretta da Roma a Viterbo, avendo fatto pratiche colla nostra Società, allo scopo di combinare il trapasso alla medesima di detta concessione, abbiamo creduto conveniente di prestarci a tali trattative, frutto delle quali fu la convenzione stipulata il 20 aprile ultimo scorso col R. Governo e col prefato Consorzio.

In forza di questa convenzione, il Governo accorda al Consorzio promotore, e per esso alla nostra Società, la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a sezione ordinaria da Roma a Viterbo, con diramazione da Capranica a Ronciglione, e ciò per la durata di novant'anni dalla data del Decreto Reale di approvazione.

Lo Stato accorda un sussidio di L. 3,000 al chilometro per anni settanta, esclusi i tratti che non hanno sede propria, a decorrere dall'apertura all'esercizio della linea regolarmente autorizzata.

Il Consorzio da parte sua si obbliga a concorrere nelle spese di costruzione colla somma di L. 4,240,000, da pagarsi a questa Società in cinque rate uguali, al 1° gennaio di ognuno dei cinque anni successivi a quello nel quale avranno avuto principio i lavori.

I prodotti diretti e indiretti dell'esercizio spetteranno in-

teramente alla nostra Società fino alla somma di L. 15,000 annue per chilometro; sui prodotti eccedenti questo limite il 20 0|0 sarà devoluto al Consorzio.

Il materiale mobile e d'esercizio sarà provveduto nella proporzione di L. 12,000 per chilometro, fino a che il prodotto lordo della linea abbia raggiunto la misura suddetta di L. 15,000 al chilometro. Quando il prodotto chilometrico superi le L. 15,000 e fino a L. 20,000, il materiale sarà aumentato di L. 3,000 per chilometro, e di altre L. 3,000 quando si abbia un prodotto eccedente le L. 20,000.

La lunghezza totale della linea, compresa la diramazione, è prevista in circa chilometri 90.

Il termine concesso per dare ultimati i lavori è di quattro anni, decorrendi dalla data della concessione regolarmente approvata e resa esecutiva.

Questa convenzione fu approvata con R. Decreto 28 aprile anno corrente N. 6066 (serie 3ª). Senonchè la Società delle Meridionali, reputandosi lesa nel diritto di prelazione assicuratole dal contratto per l'esercizio della rete Adriatica, si oppose alla sua esecuzione, citando il Governo innanzi al Collegio Arbitrale, il quale dovrà pronunciarsi in proposito.

Noi crediamo infondata l'opposizione, e confidiamo che il responso degli Arbitri sarà favorevole.

Frattanto, poichè al momento non abbiamo stimato necessario di convocarvi in apposita assemblea straordinaria, per sottoporvi la convenzione in discorso, vi preghiamo ora di volerla ratificare, quale risulta dal testo *allegato B*, dando così sanatoria al nostro operato.

BILANCIO.

Dal prodotto di L. 115,933,717.39, ottenuto dall'esercizio della rete principale, vanno, come sapete, prelevate le quote seguenti:

sul prodotto iniziale che è ora di L. 112,593,881.96 il 27 1|2 p. 0|0 allo Stato e il 10 p. 0|0 pel corrispettivo dell'uso del materiale rotabile e pei fondi di previdenza;

sul prodotto oltre l'iniziale, cioè sul residuo di lire 3,339,835.43 il 28 0|0 allo Stato e il 16 ai fondi di previdenza.

Fatti questi prelievi, rimane alla Società il 62 1|2 del prodotto iniziale ed il 56 0|0 dell'eccedenza, cioè in complesso L. 72,241,484.07.

Per la rete secondaria, la metà del prodotto lordo, cioè L. 1,705,427.71 più il corrispettivo fisso di L. 3,000 per chilometro di lunghezza virtuale che importò, colle rettifiche accertate per il decorso triennio, L. 2,021,391.24, ci hanno dato insieme L. 3,726,818.95.

Aggiungendo ai suddetti cespiti gli introiti a rimborso di spesa, nella somma di L. 3,345,759.14, troviamo che la nostra partecipazione al prodotto lordo delle reti riunite raggiunse la somma di L. 79,314,062.16.

Siccome le spese d'esercizio assorbirono L. 78,387,085.80, l'eccedenza attiva risulta di L. 926,976.36.

La nostra liquidazione generale dell'anno 1888-89 presenta dunque all'attivo questa eccedenza, oltre il corrispettivo per l'uso del materiale rotabile assegnatoci dall'art. 23 del contratto (L. 7,820,000) e il saldo creditore dei proventi diversi (L. 1,587,985.54), formando per tal modo una attività totale di L. 10,334,961.90.

Il passivo d'altra parte consta delle seguenti partite:

Spese dell'Amministrazione Centrale .	L.	1,121,493.82
Spese di fondazione	»	79,617.26
Esercizio della linea dal confine a Modane	»	87,045.75
Imposta di ricchezza mobile. . . .	»	1,057,943.08
Totale	L.	2,346,099.91

La passività dell'esercizio del tronco di linea dal confine a Modane, quasi quadruplicata in confronto dell'anno precedente, in cui era stata di L. 24,810, ci offre una prova diretta della grave perturbazione che il nuovo regime doganale ha portato al traffico della nostra rete.

Al conto delle costruzioni abbiamo addebitato gli interessi delle nuove azioni create per le costruzioni medesime: non abbiamo però addebitato quel conto se non in minima parte delle relative spese generali di amministrazione.

Deducendo dall'attivo di L. 10,334,961.90 il passivo di L. 2,346,099.91, ci rimane come utile netto dell'azienda per l'esercizio 1888-89 la somma di L. 7,988,861.99 alla quale è da aggiungersi l'avanzo d'utili del 1887-88 non distribuito in lire 35,879.24, formando un totale di lire 8,024,741.23.

Ecco il riparto che a termine dell'art. 58 dello Statuto vi proponiamo di stabilire per l'utile suddetto:

Utile netto del 1888-89	L.	7,988,861.99
1|20 alla riserva ordinaria	»	399,443.10
	L.	7,589,418.89
5 0|0 alle vecchie azioni (270,000 × 25)	»	6,750,000.—
	L.	839,418.89
1|10 alla riserva straordinaria	»	83,941.88
	L.	755,477.01
1|10 al Consiglio per essere diviso fra gli Amministratori ed i Capi servizio. . .	»	75,547.70
	L.	679,929.31
Da aggiungere l'avanzo utili del 1887-88	»	35,879.24
	L.	715,808.55
Dividendo ulteriore di L. 2.50 per azione.	»	675,000.—
Avanzo d'utile da riportarsi all'esercizio 1889-90	L.	40,808.55

Il dividendo spettante alle azioni per l'esercizio 1888-89 risulta pertanto di L. 27.50; le riserve ordinaria e straordinaria aumentano di L. 483,384.98, raggiungendo così in complesso la somma di L. 4,482,866.30: va poi riportato al venturo esercizio il residuo di L. 40,808.55. Siccome anche durante lo scorso anno sociale furono pagate L. 20 in acconto del dividendo, cioè lire 7.50 dal 2 gennaio e L. 12.50 dal 1° luglio u. s., rimarrebbero da pagarsi a saldo L. 7.50 per ciascuna delle azioni di prima emissione, mentre alle nuove viene corrisposto il 5 0|0 sul versato, giusta il programma di emissione.

SIGNORI,

Abbiamo l'onore di sottoporre alla vostra approvazione le seguenti deliberazioni:

L'Assemblea, udita la relazione del Consiglio d'Amministrazione e quella dei Sindaci,

1° *Ratifica la convenzione stipulata il 20 aprile 1889 col R. Governo e col Consorzio della ferrovia Roma-Viterbo allo scopo di rilevare dal prefato Consorzio la concessione per la costruzione e l'esercizio di detta ferrovia;*

2° *Approva il bilancio e le liquidazioni dell'esercizio 1888-89, fissando in L. 27.50 il dividendo per ognuna delle 270,000 azioni di prima emissione.*

Vi invitiamo poi ad eleggere:

a) Nove Amministratori, di cui sette in sostituzione dei signori: Arlotta comm. Mariano, Berardi marchese Filippo, Cavallini cav. Luigi, Diana marchese comm. Giovanni, Trezza comm. Cesare, Villa comm. Achille, Vimercati comm. Gaetano, scadenti per anzianità a termini dell'art. 8 dello Statuto e rieleggibili; uno in sostituzione del signor Fontana cav. Rocco, che pure sarebbe scaduto per anzianità, ma, come vi abbiamo partecipato, si rese dimissionario; ed uno finalmente in luogo del defunto Pedroni comm. Lisiade, avvertendo che, siccome il compianto comm. Pedroni avrebbe dovuto rimanere in carica ancora due anni, quello dei nuovi eletti che riporterà il minor numero di voti si intenderà, giusta l'art. 9 dello Statuto, nominato per un biennio;

b) Cinque Sindaci effettivi e due supplenti, secondo il disposto dell'art. 62 dello Statuto. I Sindaci attuali sono rieleggibili.

Le due deliberazioni — come già abbiamo accennato in un sunto dell'Assemblea del 28 scorso novembre, pubblicato nel nostro n. 48 del 30 stesso mese — furono approvate all'unanimità; circa le nomine rimandiamo i nostri lettori allo stesso numero (1).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Comitato delle Ferrovie del Mediterraneo.

Nella seduta, tenutasi ieri a Milano, dal Comitato del Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo, si sono presentati i progetti d'appalto dei tronchi 2°, 4°, 5°, 6° e 9° della linea Roma-Segni e del 4° tronco di quella Sparanise-Gaeta.

Vennero del pari presentati i progetti della Ferrovia Genova-Acqui-Asti, comprendenti le gallerie di Agliano e Bricchetto, pei quali il Comitato ha autorizzato di procedere a licitazione privata. Autorizzò pure che l'impresa Scalarone continui i lavori all'imbocco verso Asti della galleria del Cremolino, già da essa iniziati.

Il Comitato approvò infine i contratti dei quali, come di consueto, facciamo cenno nel *Memorandum*.

><

Prossime adunanze del Collegio arbitrale ferroviario.

Sappiamo che il 25 corrente si riunirà a Roma il Collegio arbitrale per le Ferrovie del Mediterraneo affine di discutere la questione insorta tra il Governo e la Società circa l'applicazione delle tasse prediali sulle ferrovie appartenenti a Società private.

Nel successivo giorno, 27, il predetto Collegio si riunirà pure per discutere la questione dell'applicazione dell'art. 75 delle Convenzioni che riguarda l'incorporamento delle linee secondarie complementari della Rete principale, e più specialmente l'applicazione del suddetto articolo alla linea Succursale dei Giovi.

><

Ferrovia Roma-Viterbo.

(*Per la esecuzione della concessione da parte della Mediterranea*).

Sappiamo che il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, in seguito alla sentenza emanata dal Collegio Arbitrale (accettata dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali) mercè la quale sono cessate le opposizioni che impedivano la esecuzione della concessione della ferrovia Roma-Viterbo, ha fatto invito all'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo di mettersi in grado di soddisfare gli obblighi assunti a termine dell'art. 2 del Capitolato annesso all'atto di concessione approvato col R. Decreto del 28 aprile 1889, N. 6066 (Serie 3ª).

Ci consta che la predetta Amministrazione ha dato assicurazione al R. Ispettorato Generale che verranno da essa tosto prese le disposizioni necessarie per l'adempimento degli obblighi che le incombono. Intanto dal Servizio delle costruzioni si sta preparando la compilazione dei progetti d'esecuzione della linea, che a termini dell'art. 5 del Capitolato annesso alla predetta concessione, devono essere sottoposti all'approvazione superiore.

(1) Vedi «Informazioni» del n. 48, pag. 263, del 1889.

><

Ferrovia Sicignano-Castrocucco.

(*Variante al tracciato del tronco Casalbuono-Lagonegro*).

Ci informano da Salerno che la impresa Benelli, costruttrice per appalto a licitazione privata del tronco da Casalbuono a Lagonegro, nella linea Sicignano-Castrocucco, allo scopo di evitare una lunga deviazione della strada nazionale delle Calabrie, nei tratti compresi fra i chilom 3.924.63 e 4.554 ed i chilom. 4.698.80 e 4.962.02 ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di una variante al tracciato ferroviario.

Una tale variante non altera sensibilmente le condizioni del progetto approvato nè dal lato della planimetria, nè da quello della altimetria, e per quanto riguarda la spesa, presenta una leggera economia.

><

Ferrovia Alessandria-Piacenza.

(*Doppio binario fra Tortona e Spinetta*).

Sulla tratta Tortona-Spinetta della linea Alessandria-Piacenza, a datare dal giorno 15 febbraio corrente, sarà attivato il servizio a doppio binario.

><

Rete Sicula.

(*Rifacimento in acciaio di binari armati in ferro*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle ferrovie il progetto per nuovi rifacimenti in acciaio di binari armati in ferro sulle linee da Palermo a Porto Empedocle, da Roccapalomba a Santa Caterina e da Canicattì a Licata. Il materiale all'uopo occorrente è conforme a quello delle ferrovie complementari di primo tipo. La lunghezza delle varie tratte da armarsi con rotaie in acciaio è di m. 40,458.08.

La spesa preventivata per la esecuzione del detto rifacimento, escluso il valore del materiale metallico di armamento, ammonta a L. 302,671.51. Il costo delle rotaie e dei ferri minuti è calcolato in assieme di L. 820,506.30.

><

Ferrovia Roma Solmona.

(*Impianto di siepi vive sul tronco Avezzano-Solmona*).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha rassegnato per approvazione al Regio Ispettorato Generale delle ferrovie il progetto pell'impianto delle siepi vive di chiusura delle tratte Avezzano-Pescina ed Anversa-Solmona nel tronco Avezzano-Solmona della linea Solmona Roma. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 20,400. Alla esecuzione dei lavori necessari provvederà direttamente la Società, in economia, a termini dell'art. 65 del capitolato d'esercizio.

><

Stazione di Attigliano.

(*Nuovo progetto e preventivo di ampliamento*).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali, uniformandosi alle disposizioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha sottoposto all'approvazione governativa un nuovo progetto d'ampliamento della stazione di Attigliano, in dipendenza dell'innesto nella medesima della linea Viterbo-Attigliano.

La spesa complessivamente preventivata per l'esecuzione dei lavori ammonta a L. 421,975, da ripartire per L. 338,000 a carico del fondo costruzioni della linea Viterbo-Attigliano, e per L. 83,975 a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali. La Società propone di appaltare a licitazione privata i

movimenti di terra e le opere murarie, ed in economia i lavori di armamento e di posizione in opera dei meccanismi.

><

Stazione di Merone (Lecco-Como).
(Impianto di conduttura d'acqua al rifornitore).

La Società delle Meridionali ha presentato per approvazione al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il progetto dei lavori occorrenti per l'impianto della conduttura d'acqua al rifornitore della stazione di Merone-Pontenuovo, lungo la linea da Lecco a Como, con annesso preventivo di spesa di L. 21,400. La Società propone di provvedere all'eseguimento dei lavori in economia o mediante cottimo fiduciario.

><

Stazione di Mantova.
(Costruzione della tettoia per i passeggieri).

Ci scrivono da Mantova che quella Camera di Commercio ed Arti ha interessato il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio a far pratiche presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, onde ottenere che fra gli altri lavori già decretati pell'ampliamento della stazione ferroviaria di Mantova, venga compresa anche la costruzione della tettoia per i passeggeri.

><

Servizio di vetture a letti sulla linea Napoli-Brindisi.

Visto che in questi ultimi tempi il movimento viaggiatori fra Napoli e Brindisi ebbe ad acquistare una discreta importanza, e specialmente col treno N. 265 del sabato, che offre ai viaggiatori i quali devono proseguire col piroscafo della Peninsulare la comodità di trovarsi a Brindisi fin dal mattino della domenica, e considerato che fra tali viaggiatori è frequentissima la domanda di posti a letto, la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo colla Società Internazionale delle vetture a letti, ha istituito temporaneamente ed in via di esperimento un servizio con vetture della Società medesima fra Napoli e Brindisi in andata col treno 265 di ogni sabato, e di ritorno col 262 della domenica.

Dal breve esperimento fin qui fatto, il detto servizio si è dimostrato utilissimo; cosicchè la prefata Direzione Generale ha chiesto al R. Ispettorato Generale di approvare l'esperimento in parola, salvo il prendere accordi definitivi fra le due Società interessate qualora, dall'esperimento che se ne fa, venga dimostrata la opportunità di mantenere il servizio medesimo.

><

Per l'orario dei treni e servizio cumulativo sulla linea Lecco-Como.

C'informano da Como che quella Deputazione provinciale, in esecuzione d'una deliberazione del Consiglio, ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici perchè venga provveduto alla sistemazione dell'orario dei treni ed al numero delle corse sulla linea da Lecco a Como, e si provveda a stabilire il servizio cumulativo fra la linea medesima e quelle della Società Nord-Milano alla stazione di Merone-Pontenuovo.

><

Per i ritardi nei treni viaggiatori.

Siamo informati che il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ha segnalato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate le lagnanze della Camera di Commercio ed Arti di Milano per i frequenti e sensibili ritardi che subiscono i treni viaggiatori, e segnatamente quelli diretti, e lo ha interessato a voler studiare opportuni provvedimenti che valgano a far cessare uno stato di cose che reca grave nocumento ad una delle più importanti piazze commerciali del regno.

><

Capannone per il ricovero del treno reale nella stazione di Porta Maggiore a Roma.

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto per la costruzione di un capannone per il ricovero del treno reale, alla stazione di Porta Maggiore (ai Tre Archi presso Roma) nella linea Roma-Solmona.

La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 94,106 escluso il valore del materiale metallico di armamento. Il capannone ha forma rettangolare e comprende due binari: la sua lunghezza è di m. 100.20. la larghezza di m. 11, e l'altezza di m. 7.

Saranno dati in appalto a licitazione privata, distintamente, le opere murarie e la tettoia metallica. In economia poi si provvederà all'impianto di nuovi binari ed alle modificazioni di quelli esistenti.

><

Rappresentanza in Italia delle Strade Ferrate « Paris-Lyon-Méditerranée ».

Sappiamo che il Consiglio d'Amministrazione della Società per le Strade Ferrate da Parigi a Lione ed al Mediterraneo ha nominato a rappresentante della Società stessa in Italia il sig. comm. Alfredo Bachelet, il quale risiederà in Torino.

><

A proposito del comm. Bachelet, siamo lieti di annunciare che nei giorni scorsi egli ebbe l'onore di essere ricevuto in udienza da S. M. In questa il Re gli partecipò la sua nomina a Grande Ufficiale della Corona d'Italia e gli consegnò le insegne della concessagli onorificenza. Compiendo tale atto, S. M. aggiunse che aveva voluto testimoniargli la propria soddisfazione per il modo con cui avevalo sempre servito.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue adunanze recenti, ha preso le seguenti deliberazioni, in merito ad affari relativi alle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che, respinta ogni contraria o diversa istanza, possa essere approvato il progetto di riparto provvisorio del contributo obbligatorio delle provincie di Bologna, Verona, Mantova e Modena nella spesa di costruzione della ferrovia da Bologna a Verona, nella misura indicata nel proposto riparto, cioè: Modena 30 millesimi; Mantova 90 milles.; Bologna 660 milles.; e Verona 220 milles.;

2° Che, anche agli effetti di rendere definitive le relative espropriazioni per causa di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto, compilato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali, per la esecuzione dei lavori di ampliamento del deposito del combustibile della stazione di Rimini, lungo la linea da Bologna ad Otranto;

3° Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi il progetto per lavori di rinforzo di una parte dell'argine destro contenitore delle piene del fiume Vomano, lungo la linea Bologna-Otranto,

compilato dalla Società per le Strade Ferrate Meridionali.

><

Il prefato Consiglio ha dato parere sul quesito statogli sottoposto dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, circa l'applicabilità dell'art. 47 del regolamento di Contabilità generale dello Stato, nel caso di lavori e provviste, rientranti in una delle categorie della prima parte dell'art. 65 dei capitolati d'esercizio per le reti Mediterranea ed Adriatica e 61 per la rete Sicula.

><

Tariffe.

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici una proposta per la concessione a favore della Ditta Candiani Giuseppe di una riduzione sui prezzi della tariffa locale n. 222 P. V. pei trasporti da Sedico-Bribano a Milano della pirite proveniente dalle miniere di Agordo. La predetta Ditta si impegnerebbe ad un traffico minimo annuale di 2000 tonnellate.

><

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quelle delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici una proposta di modificazioni della nomenclatura generale delle merci annesse alle vigenti tariffe, per quanto riguarda le corteccie per conceria.

><

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici una proposta di appendice all'allegato N. 8 alle tariffe e condizioni pei porti e moli di Messina, Catania, Licata e Porto Empedocle, con la quale proposta tutti i moli dell'Isola vengono posti in pari condizioni rispetto alle spedizioni di merci da o per tutte le stazioni della rete e viceversa, esclusivamente a piccola velocità a carro completo, o pagante per tale.

><

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha fatto domanda al R. Ispettorato Generale per essere autorizzata a concedere il prezzo di lire 0.045 per tonnellata-chilometro, più il diritto fisso di L. 0.204 a tonnellata (carico e scarico a cura e spese delle parti) a favore della Ditta Ferdinando Turri di S. Marcello Pistoiese pei suoi trasporti di carbon fossile da Livorno a Pracchia, con vincolo di traffico minimo annuale di 500 tonnellate.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto pel consolidamento del ponte dei Reali fra Tivoli e San Polo lungo la linea Roma-Solmona.

2. Nuovi tipi di materiale mobile ed aumento di vetture nella composizione dei treni della tramvia a vapore Bologna-Imola.

3. Progetto per la sistemazione dell'attraversamento dell'Ombrone lungo la linea Firenze-Pistoia-Pisa.

4. Progetto d'appalto per la fornitura dei ferri minuti per l'armamento del tronco Guinadi-Pontremoli della linea Parma-Spezia.

5. Domanda del Sindaco di Marradi, per conservare lungo la strada d'accesso a quella stazione la piantagione di tigli, situati a distanza ridotta dalla linea Faenza-Firenze.

CRONACA PARLAMENTARE delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Commissioni. — La Commissione per il *Riscatto della ferrovia Pontegalera-Fiumicino* (1) riuscì composta degli onorevoli: Garibaldi Menotti, Siacci, Saporito, Calvi, Curioni, D'Ayala-Valva, Vacchelli, Briganti-Bellini e Teti.

La Commissione per lo *Stanziamento dei fondi per la quarta ed ultima serie dei lavori di sistemazione del Tevere* (2) rimase composta degli onorevoli: Passerini, Siacci, Adamoli, Toaldi, Valle, Piacentini. Manca un commissario.

La Commissione per le *Modificazioni alle leggi postali* (3) rimase composta degli onorevoli: Luzi, Chiaradia, Roux, Serra Vittorio, Del Balzo, Cremonesi, Fili Astolfone, Vigoni e Curcio.

Interrogazioni, interpellanze e mozioni. — *Comunicazione.* — Nella seduta del 3 corrente furono dal Presidente della Camera comunicate le seguenti domande d'interpellanza al Ministro dei Lavori Pubblici:

dell'on. Moneta sui bisogni urgenti della stazione ferroviaria di Mantova;

degli onorevoli Sprovieri e Morelli a proposito dei fondi necessari per la costruzione della ferrovia Lagonegro-Castrovillari;

dell'on. Florenzano sulle cause degli inconvenienti e dei disastri che si verificano nell'esercizio delle ferrovie.

— Nella seduta del 6 fu annunciata una interpellanza, al Ministro dei Lavori Pubblici, dell'on. Imbriani su di alcune disposizioni prese dalle Società Ferroviarie modificanti le tariffe stabilite e che ledono altamente il commercio, specialmente quello dei vini, e specialmente il mercato di Barletta.

Svolgimento. — Nella seduta del 3 fu proposto dal Presidente del Consiglio, ed accettato dalla Camera, che si raggruppassero insieme tutte quelle aventi fra loro qualche analogia e dirette allo stesso Ministro e che si fissasse la seduta del sabbato di ogni settimana per destinarla esclusivamente alle interpellanze ed alle interrogazioni, incominciando regolarmente dalla seduta odierna.

Ricordiamo su tal proposito che quelle dirette al Ministro dei Lavori Pubblici, e da noi annotate (4), sono 17.

Intanto nella seduta del 6, essendo rimasto tempo dopo lo svolgimento delle interpellanze, fissatevi d'urgenza, circa i fatti universitari, si diede corso ad alcune di quelle rivolte al Ministro dei Lavori Pubblici e concernenti i servizi idraulici.

Restringendoci a dire delle 17 da noi annotate, accenniamo ora a quella dell'on. Sani (5) per sapere quali sieno le disposizioni che si intende dare per mettere le difese arginali del fiume Reno in condizioni da prevenire nuovi disastri. — Rispose l'on. Ministro che il Governo aveva già impiegato oltre mezzo milione per i lavori di difesa e per la chiusura della rotta; riconobbe necessario un miglioramento nel regime idraulico del Reno, ma notò che i pareri degli idraulici più accreditati non sono ancora d'accordo circa la soluzione dell'arduo problema. Assicurò che mediante un nuovo organico sarà reso migliore il servizio di custodia e di guardia. — L'interpellante prese atto delle dichiarazioni del Ministro.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Rocchetta Melfi-Potenza. — *Per il tronco Rionero-Potenza.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato le proposte formulate dal comm. Artom pel tronco Rionero-Potenza, il quale era l'ultimo da approvare della linea Ofantina, che unirà la Puglia alla Basilicata.

Ricordiamo che del precedente tronco Rocchetta Melfi-Rionero abbiamo nelle « Informazioni » del n. 2 pubblicata l'aggiudicazione in 16 lotti e la data del principio dei lavori in ciascuno di essi.

Ferrovia Lecco-Colico. — *Stato e durata dei lavori.* — Riportiamo dalla *Valtellina* di Sondrio: Nostre particolari informazioni, attinte a fonte attendibilissima, ci assicurano che i lavori della ferrovia Lecco-Colico, lungo il tronco Lecco-Lierna, procedono con grande alacrità, essendosi impiegato un forte numero di operai.

(1) Vedi « Cronaca Parlamentare » dei numeri 51 del 1889 e 2 dell'anno corrente.
(2) Vedi « Cronaca Parlamentare » dei numeri 51 del 1889 e 4 del corrente anno.
(3) Vedi « Cronaca Parlamentare » del n. 51 del 1889.
(4) Vedi « Cronaca Parlamentare » nei n. 48, 49 e 50 del 1889, oltre quelle annunciate in questo stesso numero.
(5) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 49 del 7 dicembre 1889.

La Società delle Ferrovie Meridionali, concessionaria dell'impresa, intende consegnare al Governo la linea compiuta entro tre anni. Perciò la stessa Società, nei subappalti testè accordati a diverse imprese (1), ha imposto loro l'obbligo di dare il piano stradale ultimato nel termine di 30 mesi.

I lavori di armamento potendosi compiere in sei mesi, si ha fondata ragione di ritenere che, fra tre anni, il fischio della locomotiva echeggierà sulla ridente riva del lago e la Valtellina potrà dirsi alfine realmente congiunta, mediante la viabilità, al resto d'Italia.

Ferrovia del Chianti. — *Prossima apertura all'esercizio.* — Annunciasi che circa la metà del corrente mese, appena possa disporsi del materiale mobile occorrente, sarà aperto all'esercizio il tronco dal piazzale della Barriera di San Nicolò (Firenze) alla fermata delle Tavarnuzze oltre la Certosa.

Ferrovia economica Napoli-Piedimonte d'Alife. — *Sovvenzione, sussidi e capitale per la costruzione.* — Come seguito all'informazione da noi pubblicata nel n. 4, riportiamo dal *Corriere di Napoli:* La ferrovia ridotta Napoli-Aversa-Piedimonte d'Alife, progettata dall'ing. D'Aniello di Aversa, è sulla buona via di diventare un fatto. L'avv. Francesco Romano, dopo ottenute le concessioni dai varii Comuni, presentò una domanda di concessione al Governo e si ebbe dal comm. Di Blasio, sotto-segretario di Stato pei LL. PP. le migliori assicurazioni. Gl'interessati sperano di ottenere, giusto la legge Saracco, il sussidio governativo di lire 3000 per ogni chilometro, vista l'importanza della linea, che allaccia, può dirsi, i centri più commerciali di Terra di Lavoro. Il consorzio dei Comuni ha già concesso un sussidio di lire 45 mila. Il capitale necessario è di 8 milioni.

Ferrovia Centrale-Umbra. — *Studi e reclamo circa la progettata variante al tracciato dell'Adriatico-Tiberina.* — Della progettata variante al tracciato della ferrovia Adriatico-Tiberina abbiamo fatto cenno in questa stessa rubrica del n. 4; riassumiamo ora dal *Popolo Romano* le seguenti notizie di una adunanza tenutasi a Perugia contro il progetto della variante medesima.

Per iniziativa del Municipio ebbe luogo, il 4 corrente, un'adunanza dei Sindaci di tutti i Comuni interessati perchè si escogitasse il mezzo affinchè l'Umbria non avesse a risentire gli incalcolabili danni che, di seguito ad un possibile deviamento della ferrovia Adriatico-Tiberina presso Arezzo, le sarebbero derivati. È naturale che l'Alta Umbria ed il suo capoluogo sarebbero stati i maggiori colpiti.

A facilitare la costruzione del tracciato studiato dall'ingegnere Coriolano Monti e dal figlio suo, per l'Adriatico-Tiberina, si pensò che il mezzo migliore fosse quello di spezzare il tracciato stesso, costruendo intanto il tratto Umbertide-Baschi (90 chilometri), a scartamento ordinario, per poterlo opporre al tronco Arezzo-Stia (60 chilometri circa); studiando il modo di collegarvi il capoluogo. Fu pure riconosciuta la necessità di dare uno sbocco alla linea per Orvieto e collegarla così alla Firenze-Roma col godimento delle fermate dei treni-lampo.

Intervennero all'adunanza il Sindaco e la Giunta di Perugia ed i Sindaci di 20 Comuni, ossia quelli di Orvieto, Bettona, Torgiano, Baschi, Monte Castello Vibio, Todi, Fratta Todina, Gubbio, Deruta, Marsciano, San Vito, San Venanzio, Pietralunga, Montone, Umbertide, Città di Castello, San Giustino, Citerna e Collazzone.

Fu approvato un reclamo da presentarsi al Governo, redatto dall'ing. Monti, corredato dalle ragioni di ordine militare svolte dal colonnello Claudio Cherubini, e da quelle di distributiva giustizia da riassumersi dall'on. Eugenio Faina. Alla unanimità fu pure approvato un ordine del giorno motivato, che sarà trasmesso al Governo.

Funicolare del Motterone. — Il progetto di salita da Stresa, a cui abbiamo accennato nel nostro numero 4, fu ammesso in linea tecnica dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

(1) Vedi *Memorandum*, I, 4, del n. 5.

Tramvia a vapore Cremona-Ostiano. — *Apertura all'esercizio.* — Il giorno 1° corrente fu aperta all'esercizio la linea tramviaria a vapore da Cremona ad Ostiano.

Essa misura una lunghezza di 22 chilometri e fu deliberata nella primavera del 1887 dal Consiglio provinciale di Cremona, accordando L. 8500 di premio chilometrico a fondo perduto. La costruzione fu assunta dall'impresario cav. Ercole Belloli; i lavori furono diretti dall'ing. Manna.

Gli Ostianesi intanto hanno fiducia che la linea possa prolungarsi fino a Brescia, toccando Pralboino, Pavone, Leno, Bagnolo, San Zeno, ecc.

Tramvia da Milano a San Siro. — *Studi e progetti.* — La Società Lombarda per le corse di cavalli sta studiando quale sia il sistema più adatto per raccordare con una linea tramviaria o ferroviaria l'ippodromo di S. Siro.

I progetti che stanno sul tappeto sono parecchi: si può raccordare il tronco col tram di circonvallazione, o col tram Milano-Magenta, oppure col binario che la Società della Ferrovia Nord fa costruire pei lavori di sterro della nuova Piazza d'Armi. In generale pare che sarebbe preferita una tramvia a vapore.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — *Per il riscatto.* — Il Dipartimento delle Strade Ferrate ed il Dipartimento delle Finanze hanno invitato il Governo bernese a designare dei delegati coi quali trattare circa la compera delle azioni privilegiate della ferrovia Giura-Berna-Lucerna appartenenti allo Stato di Berna. Il Governo di Berna ha designato a questo scopo i signori consiglieri Stockmar e Scheurer.

Ferrovie Francesi. — *Esperimento della tariffa a zone sulle linee della Società dell'Est di Lione.* — Una domanda per l'applicazione della tariffa differenziale, proporzionata alla distanza percorsa dai viaggiatori, fu dalla Compagnia ferroviaria dell'Est di Lione presentata all'omologazione ministeriale.

Compatibilmente al breve percorso sulla sua rete, la Società offre un ribasso proporzionale sulla tassa da 12 chilometri alla distanza massima di 72, quanti appunto ne contano le sue linee.

Il massimo ribasso è del 33 0|0 e non si applica che alle tariffe della 2ª e della 3ª classe.

Ferrovie Russe. — *Nuove costruzioni.* — Su proposta del Ministro della Guerra, lo Czar approvò il compimento della ferrovia dell'Asia Centrale e il suo raccordo colla linea transcaucasea. La direzione dei lavori, che devono cominciare al più tardi il 1° maggio prossimo, fu affidata al luogotenente generale Annenkof.

Ferrovie degli Stati Uniti nell'A. del N. — *Sviluppo nel 1889.* — La lunghezza delle nuove ferrovie costrutte nello scorso anno negli Stati Uniti dell'America del Nord può calcolarsi a circa 5000 miglia; nel 1885 lo sviluppo fu di 3588, nel 1886 di 7471, nel 1887 di 12,668, nel 1888 di 7284.

Il maggior numero delle nuove costruzioni nel 1889 fu fatto negli Stati del Sud. Il nuovo Stato di Washington tiene il primo posto con 353 miglia; susseguono la Georgia con 315, la Carolina del Nord con 279, il Texas con 270, il Mississipi con 212 miglia. Gli altri Stati contengonsi tra i 100 ed i 200 miglia di nuove costruzioni; mentre nel Vermont, nel Rhode Island, nell'Arizona e nella Nevada non v'ebbero nuove costruzioni ferroviarie.

Contansi 197 società che costrussero 253 miglia di nuove ferrovie, ossia con una media di 19 miglia e mezzo ciascuna.

Aggiungiamo che nel *Canadà* si costrussero nel 1889 miglia 733 e nel *Messico* 369 miglia di nuove linee.

— *Per le disgrazie sulle ferrovie.* — Traduciamo dal *Railway Review* un brano del messaggio del presidente Harrison

al Congresso; brano col quale il presidente ha invitato il Congresso medesimo a richiedere uniformità nella costruzione delle carrozze e dei carri, e l'impiego di apparecchi perfezionati di sicurezza. Ecco le sue parole a questo riguardo:

« L'attenzione della *Interstate Commerce Commission* è stata attirata dall'urgente bisogno di legislazione generale per la miglior protezione della vita e delle membra delle persone occupate nell'esercizio delle grandi linee di commercio che attraversano più Stati dell'Unione e specialmente per la protezione dei frenatori e degli operai delle stazioni. La Commissione ha ricevuto una petizione, firmata da quasi ventimila frenatori, all'oggetto che si facciano dei passi per introdurre sui treni merci l'uso dei freni automatici o degli attacchi automatici. In un'adunanza di commissarii per le ferrovie dei singoli Stati e di loro delegati, tenuta a Washington nello scorso marzo per invito della *Interstate Commerce Commission*, fu all'unanimità deliberato d'invitare la Commissione a considerare « che cosa possa farsi per diminuire le perdite di vita e le ferite nell'attaccare e staccare i carri merci e nel manovrare i freni di questi carri.

« Nell'anno che terminò col 30 giugno 1888, furono uccisi in servizio più di 2000 agenti e più di 20,000 furono feriti. Io credo che il Congresso ha facoltà di imporre l'uniformità nella costruzione dei carri impiegati nel commercio fra Stato e Stato, e l'impiego in tali treni di mezzi di sicurezza perfezionati. Certamente per fare i necessarii cambiamenti occorrerà del tempo, ma bisognerebbe far subito un cominciamento serio e intelligente. È cosa che fa torto alla nostra civiltà, questa che una classe di lavoratori americani sia soggetta, nell'esercizio di una carriera utile e necessaria, a tanto rischio di vita e di ferite come un soldato in tempo di guerra ».

— *Crollo di ponti ferroviari nell'ultimo decennio.* — L'ingegnere G. H. Thomson ha calcolato che nell'ultimo decennio 251 ponti ferroviari negli Stati Uniti d'America sono crollati sotto il peso dei treni ferroviari; e ritiene che la maggior parte di questi ponti siano crollati perchè non vennero rinforzati in giusta proporzione quando vennero adottate locomotive di maggior peso, e venne aumentata la celerità dei treni.

Se in Italia crollasse un solo ponte per trascuranza nel rinforzarlo, gli strilli durerebbero almeno un paio di settimane, e le Società sarebbero vilipese per un paio di mesi a dir poco.

Ferrovie elettriche. — Le ferrovie elettriche per le brevi distanze vanno, man mano, negli Stati Uniti e sostituire le tramvie. Sui primi di quest'anno si contavano già 135 ferrovie elettriche con un percorso di 1000 chilometri circa.

Notizie Diverse

Commissione permanente per i servizi del porto di Genova. — *Adunanza del 4 corr.* — Il Prefetto, presidente, diede lettura dei prospetti dei vagoni caricati durante l'ultima quindicina, constatando che dall'Amministrazione ferroviaria fu mantenuto l'impegno assunto di dare giornalmente al commercio un numero di carri non inferiore ai 700, esclusi quelli destinati al servizio dell'Amministrazione stessa.

Venne poi in discussione un ricorso dell'Associazione dell'Industria Cotoniera Italiana, col quale si chiede che nei mesi di arrivo dei cotoni venga a questo commercio destinato un numero di carri maggiore dell'attuale. La Commissione, apprezzando l'eccezionale importanza del commercio cotoniero, mandò il ricorso alla Sotto-Commissione distributrice dei vagoni alle merci varie per la conveniente attuazione, raccomandando di portare temporaneamente da 40 a 50 il numero dei vagoni assegnati al commercio medesimo.

Riguardo ad alcuni temperamenti doganali che la Camera di Commercio aveva richiesto per evitare qualsiasi danno in conseguenza del trasporto della Dogana Centrale a S. Limbania, diede ampie spiegazioni il Direttore di Dogana, dimostrando che oggimai, dopo circa due mesi di esperienza, fu riconosciuto che il servizio nel nuovo locale procede in modo regolare e tale da non ledere alcun interesse. Il Presidente della Camera di Commercio, ponendo in rilievo che il ricorso, attesa la sua tardività, aveva oramai perso d'importanza, si dichiarò soddisfatto delle spiegazioni date dal Direttore di Dogana, onde la Commissione passò all'ordine del giorno.

Fu discussa quindi la proposta di destinazione del capannone *C*, come quello più prossimo alla nuova Dogana, a scalo di ricevimento delle merci che, sdoganate, debbono essere spedite, a vagoni non completi per mezzo della ferrovia. Questa proposta corrispondendo ad un bisogno realmente sentito dal commercio e il Rappresentante ferroviario avendo dichiarato che l'Amministrazione non sarebbe aliena per parte sua dal secondarla, la Commissione incaricò esso Rappresentante e il Direttore di Dogana di prendere gli opportuni concerti per la sua attuazione.

In seguito, il Direttore dei lavori del porto annunciò che le tettoie sul lato di levante del ponte Parodi saranno per la fine del mese sistemate, e che quindi il carico dei carboni, dovendo farsi sul lato di ponente, interessa che l'Amministrazione ferroviaria provveda per la posa degli occorrenti binari e piattaforme. Il Rappresentante ferroviario dichiarando di non aver nulla da opporre, la Commissione ritenne per stabilito che il lavoro si eseguirà al più presto.

Indi la Commissione espresse voto perchè, a risparmio di tempo e di mano d'opera, contemporaneamente alle gru idrauliche che ora si stanno collocando sul ponte Sapri, destinato al carbone, venga effettuata la posa dei relativi binari da parte dell'Amministrazione ferroviaria.

Venne poi data lettura della Relazione della Sotto-Commissione incaricata di presentare le opportune proposte per la rimozione d'ogni pericolo all'arrivo ed allo scarico dei vapori-cisterna. Dopo ampia discussione, prima di deliberare, la Commissione incaricò il Capitano del porto di riferire nella prossima seduta su alcune gravi obbiezioni tecniche, state sollevate in proposito.

Dopo di ciò, in seguito a una nota del Ministero della Marina, colla quale, rilevandosi come con li tre cisternoni recentemente costruiti siasi provveduto alle esigenze del commercio, in grande, del petrolio, si faceva invito alla Commissione, di deliberare sul modo di provvedere alle esigenze anche dei piccoli carichi, il Rappresentante del Municipio, on. marchese Ricci, annunziò che un progetto per la costruzione di piccole nuove cisterne è già stato presentato dall'Impresa Cesaroni, al Municipio; il quale lo esaminerà sollecitamente e darà corso immediato alle pratiche necessarie per l'approvazione, onde nel più breve termine possibile si possa soddisfare alle giuste esigenze del commercio. Di queste comunicazioni la Commissione prese atto.

Da ultimo, venne in discussione il progetto per l'impianto di uno stabilimento contumaciale nel porto di Genova, che il Ministero dei Lavori Pubblici ha sottoposto al parere della Commissione; ma ogni deliberazione sul tema venne rimandata alla prossima seduta per dare agio alle autorità interessate di esaminare con la dovuta attenzione il detto progetto.

Bibliografia. — *Atlante Stieler.* — Riceviamo dall'editore Hoepli di Milano i fascicoli 17, 18, 19, in continuazione ai precedenti, di questa importantissima pubblicazione geografica. Essi ci danno occasione di smentire la notizia della morte del celebre JUSTUS PERTHES che pubblica, oltre le Carte, i notissimi *Almanacchi di Gotha*.

Tale notizia è dovuta all'equivoco occorso per la morte dell'editore Andreas Perthes che nulla ha da fare coll'*Istituto Geografico di Gotha*.

I nuovi fascicoli recano il foglio V dell'Europa, le Carte delle Isole Britanniche e dell'Australia, degli Stati Uniti e degli Stati Balcanici, infine il foglio VI dell'Africa, con cui si completa il lavoro descrittivo e geografico di questo importante continente e le Carte dell'India.

Si ricorda che il libraio Ulrico Hoepli di Milano, rappre-

sentante per l'Italia dell'Istituto Geografico di Gotha, manda per esame il 1° fascicolo di questo Atlante; che sarà completo in 32 dispense e che noi raccomandiamo caldamente ai nostri lettori.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 421,975 * per il nuovo progetto d'ampliamento della stazione di Attigliano;

L. 94,106 * per la costruzione di un capannone per il ricovero del treno reale alla stazione di Porta Maggiore (Roma), escluso il valore del materiale metallico d'armamento;

L. 21,400 * per impianto di una condotta d'acqua per il rifornitore della stazione di Merone, linea Lecco-Como;

L. 20,400 * per impianto di siepi vive nei tratti Pescino-Avezzano ed Anversa-Solmona della linea Roma-Solmona;

L. 8360 per modificazione e ampliamento del fabbricato viaggiatori nella stazione di Modena onde ricavarvi alcuni locali per uso delle Regie Poste;

L. 3400 per costruzione di un fosso di guardia con rivestimento in muratura a monte della trincea denominata Campicucciolo presso al km. 2.940.400 della linea Roma-Orte-Chiusi-Terontola-Firenze;

L. 2780 per ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Alanno, nella linea da Pescara ad Aquila;

L. 1600 per lavori di riparazione di danni d'incendio nel magazzino merci della piccola velocità in stazione di Verona;

L. 1450 per sostituzione di sbarre girevoli a doppio T alle attuali chiusure di cinque passaggi a livello, situati lungo il tronco da Candela a Rocchetta Melfi;

L. 1200 per lavori di consolidamento della scarpa a monte della trincea al km. 156.790 della linea da Foggia a Napoli;

L. 1045 per prolungamento del binario tronco delle merci in stazione di Savio, nella linea Ferrara-Ravenna-Rimini;

Platea al ponte di m. 4 sul fosso Mensola al km. 307.073 da Roma della linea Roma-Firenze;

Sistemazione dei locali destinati agli Agenti di pubblica sicurezza nella stazione di Venezia;

Nuove lampade da collocare sotto la grande tettoia della stazione di Arezzo.

Rete Mediterranea. — L. 20.000 per esecuzione nella stazione di Roma Termini di un tratto di m. 230 di fogna principale presso l'acquedotto dell'acqua Felice;

L. 9800 per costruzione di un binario morto nella stazione di Bardonecchia, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

Spostamento di un tratto del muro di cinta esistente nelle stazioni di Galdo, Alena e Sala lungo la linea da Sicignano a Castrocucco;

Schemi di contratto e di tariffa relativi alla fornitura e posizione in opera degli apparecchi e per la fornitura dei misuratori, candelabri e mensole di ghisa occorrenti per l'impianto della illuminazione a gas nella stazione di Roma Trastevere.

Rete Sicula. — L. 302,671.51 * per rifacimento in acciaio di binari armati in ferro, escluso il valore del materiale metallico d'armamento, calcolato in L. 820,506.30;

L. 5165.44 per rifacimento in acciaio di binario in ferro tra le progressive 310.917 e 311.547, da Palermo, fra le stazioni di Priolo e Siracusa; non compreso il materiale metallico d'armamento.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 29,348.02 a completamento della somma già preventivata per la costruzione di un magazzino merci e piano caricatore nella stazione di Desio;

L. 50,000 per ampliamento della stazione di Ozzano, a complctamento della somma già preventivata;

L. 40,000 per consolidamento della retrospalla del ponte sul Basento al km. 196.236 della linea Napoli-Metaponto;

L. 4,800 per consolidamento della scarpata sinistra della trincea fra i km. 310.748 e 310.824 della linea Cancello-Avellino, fra le stazioni di Serino ed Avellino.

3. — Gare aperte.

Germania. — *Ferrovie dello Stato prussiano a Berlino,* W — 11 marzo. — Fornitura della soprastruttura metallica d'un ponte; 325 tonnellate di ferro e 27 di ghisa.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea, — Porta Ambrogio di Felizzano i lavori di rifacimento binario sul tronco Asti Casale, col ribasso del 15.02 per cento.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 7 corrente). — Petrazzini Pietro di Ponte Felcino, per fornitura di 20,000 traversi di legno quercia-rovere.

Maremmani Francesco di Megnano, per fornitura di 10,000 traversi di legno quercia rovere.

Pozzi Giuseppe di Milano, per fornitura di kg. 60,000 di bolloni di ferro.

Società Anonima per la fonderia del Pignone, di Firenze, per fornitura di 3700 tubi di ghisa diritti a calice ed orlo per condotte d'acqua.

Società Metallurgica Italiana, di Livorno, per fornitura di 400 piastre in rame rosso per focolai di locomotive.

Palmieri Giuseppe di Napoli, per impianto condotta d'acqua pel rifornitore della stazione di Ferrandina.

Fratelli Invitti di Milano, per ricostruzione della spalla sinistra del ponte sul fiume Tsaro, lungo la linea Sibari-Cosenza.

Servettaz Giovanni di Sampierdarena, per impianto di quattro apparati idrodinamici in quella stazione.

Abramo Minelli di Passignano, per fornitura di 4000 traversi di legno quercia-rovere.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Aggiudicazioni definitive.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Treviso. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla esecuzione dei lavori urgentissimi da eseguirsi a presidio dell'argine destro del fiume-torrente Piave vennero aggiudicati all'Impresa Dal Maschio Osvaldo di Venezia col ribasso del 43.70 0/0 su L. 184,820 (V. N. 3).

Pio Monte della Misericordia in Napoli. — L'appalto dei lavori per la ricostruzione dell'Ospizio balneario di Casamicciola sul suolo detto Le Pozze o Lava fu aggiudicato alla Ditta Raffaele D'Aiello e C. di Napoli, che offrì il ribasso del 10.16 0/0 su L. 5 2.590 (V. N. 52).

Appalti.

Comune di Iatrinoli (14 febbraio, ore 2 pom., fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione dell'edificio scolastico. Importo ridotto L. 40,000 (V. N. 2).

Comune di Capranica (16 febbraio, ore 12 merid., fatali). — Appalto pei lavori di restauro della residenza municipale e sistemazione delle acque minerali. Importo ridotto L. 16,832 (V. N. 4).

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro (Caserta) (20 febbraio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione del tronco della strada provinciale di Ausonia, compreso fra metri 231.70 prima del ponte Pioppeto e m. 50 dopo la nuova casa colonica Marsella (m. 2634). Importo L. 55,000. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva L. 6000. Fatali 15 marzo, ore 12 merid.

R. Prefettura di Pavia (22 febbraio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di difesa in buzzoni alla sponda sinistra di Po nella località Casoni (Pieve Albignola). Imp. L. 84,013. Lavori compiuti in 100 giorni. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di Toscanella (Roma) (22 febbraio, ore 10 ant, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di fognatura e sistemazione di alcune vie interne, diviso in 7 lotti:

1° Lotto. — Provvista di materiali per selciati, L. 8562.53. Cauzione L. 500;

2° Lotto. — Sistemazione di via 12 Settembre e Largo Cavour, L. 11,291.36. Cauzione L. 700;

3° Lotto. — Sistemazione di via dell'Annessione, via Lunga e via degli Archi. L. 7079.54. Cauzione L. 400;

4° Lotto. — Sistemazione di via del Macello. L. 4491.02. Cauzione L. 250;

5° Lotto. — Sistemazione di via del Progresso e via della Libertà. L. 4468.24. Cauzione L. 250;

6° Lotto. — Conduttura dal bottino di distribuzione al Largo Belvedere. L. 2546.37. Cauzione L. 150;

7° Lotto. — Costruzione del nuovo lavatoio, L. 1871.06. Cauzione L. 100.

Municipio di Brindisi (24 febbraio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al lastricato a basoli vulcanici di prima qualità, detti di conto, per il corpo stradale, e di basoli calcarei di prima qualità delle migliori cave della Mascava o Chiusura grande per la zona destinata ad uso di marciapiedi del secondo tratto della Strada Marina, a cominciare dal suo innesto col basolato del tratto lastricato a sud-est dell' Ufficio di Pubblica Sicurezza fino all'angolo nord-ovest della casa Cocoto. Imp. L. 65,000. Cauzione provvisoria L. 3500. Cauzione definitiva L. 6400. Fatali a giorni 15.

R. Prefettura di Milano (24 febbraio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ristauro all'armatura in buzzoni detta del Gargatano nel fiume Po. Importo L. 33,876.80. Cauzione provvisoria L. 1600. Cauzione definitiva il decimo.

Congregazione di Carità in Venezia (1° marzo, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione della nuova via fra lo stradale dietro l'abside della Chiesa dei SS. Giovanni e Paolo, la calle Cavallerizza ed i due istituti della Casa di ricovero ed Ospedale civile. Importo L. 15,273.63. Cauzione L. 2000. Fatali 18 marzo, ore 12 merid.

Austria-Ungheria. — *Direzione dei Magazzini di Deposito della Città e Camera di Commercio ed Industria a Trieste* — 8 marzo. — Costruzione d'un magazzino per merci, d'una tettoia ed accessori. Fiorini 1,929,604.95.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione degli Armamenti — Venezia — (18 febbraio, ore 1 1|4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 10,773 d'olio di lino naturale. Importo L. 10,234.35. Cauzione L. 1025.

R. Fabbrica d'Armi — Terni — (18 febbraio, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 27,000 di acciaio fuso in verghe, diverso, a L. 1,50 il chilogramma. Cauzione L. 4050. Consegna in giorni 60.

Ufficio Tecnico dei Telegrafi — Firenze — (24 febbraio, ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura di N. 300,000 arpioni di ferro zincato per cordoni nelle gallerie, del peso di chilogrammi 42,000, a L. 51.75 ogni 100 chilogrammi. Cauzione L. 500. Fatali 11 marzo, ore 12 merid.

R. Fonderia — Torino (25 febbraio, ore 4 pomeridiane, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 80,000 di carbone di quercia a lire 0,09 il kg. Cauzione L. 720. Consegna a giorni 40.

Germania. — *Ispezione reale delle miniere di Königshutte* (20 febbraio). — Fornitura di 75,000 chilogrammi di olio di colza raffinato.

Aggiudicazioni.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — La fornitura di kg. 300,000 di ferro finissimo in verghe tonde per fermare pernotti di diametro da 8 a 40 mm. fu aggiudicato definitivamente al signor Algostino Pietro di Torino per L. 86,198.40 (V. N. 2).

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione del ponte metallico sul Fibreno sul tronco Arce-Sora per conto dell'Impresa Martire.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

22 febbraio. — **Società Navigazione e Ferrovie pel Lago di Lugano.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 10 ant. nella sede sociale.

3 marzo. — **Società Torinese di Tramways e Ferrovie economiche** — Torino — Assemblea ordinaria per le ore 1 1|2 pom. nei locali della Borsa in Torino.

Banche e Società diverse.

25 febbraio. — **Banco di Sconto e di Sete.** — Assemblea generale degli azionisti per le ore 1 pomeridiane nei locali della Borsa in Torino.

26 febbraio. — **Banca di Torino.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 1|2 pom. nella sala della Borsa in Torino.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Febbraio 1	Febbraio 8
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 688.50	690.50
»	»	Mediterranee	» 552.50	559.50
»	»	Sicule	» 583	570
»	»	Sarde (preferenza)	» —	265
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» —	370
»	»	Gottardo	» 850	860
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 532	532
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 294	294
»	»	Novara-Seregno	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 315	315
»	»	» 2ª emiss.	» 302	302
»	»	Centrale Toscana	» 520	520
»	»	Meridionali	» 318.50	318.50
»	»	Sarde, serie *A*	» 305	306
»	»	» serie *B*	» 303	303.50
»	»	» 1879	» 311	311.50
»	»	Pontebba	» 455	455
»	»	Nord-Milano	» 258 50	260.50
»	»	Meridionali Austriache	» 320	320.25
»	»	Gottardo 4 %	» 102.25	102

INDUSTRIE ESTRATTIVE e METALLURGIA

Concessioni di miniere in Italia.

Con R. Decreto del 12 gennaio u. s. venne conceduta alla Società anonima delle miniere di Malfidano la miniera di zinco e piombo denominata *Monte Scorra*, posta nel territorio d'Iglesias, provincia di Cagliari.

Carboni.

Belgio. — Il mercato segue ad avviarsi verso condizioni più regolari, per quanto siavi nei compratori una tendenza ad aspettare. È difficile perciò stabilire prezzi precisi, tanto più che quelli fatti sono generalmente prezzi chiesti dai venditori ai compratori che non possono reagire. Si possono tuttavia quotare: fini mezzo-grassi da 18 a 19 L.; domestici da 22 a 23; fini-*coke* e *cokes*, assai ricercati, da L. 35 a 38.

Germania. — Notasi una tendenza a far provviste; gli *stoks* sono aumentati nell'ultimo trimestre dello scorso anno, malgrado la grande attività nelle dimande.

Inghilterra. — *Middlesbrough.* — Mercato molto fermo in tutti i compartimenti del distretto. Carbone per il gaz 15 sc. la tonnellata franco a bordo; carbone per macchine 14 sc. id. *Coke* per alti forni, consegna nel distretto, 28 sc. la tonnellata; *coke* per fonderia 30 sc. id.

Ferri e ghise.

Belgio. — Mercato in reazione, in seguito ai ribassi segnalati da Middlesbrough.

Germania. — Mercato dei ferri molto ben tenuto. Segnalasi un contratto di 3000 tonn. di rotaie in acciaio a 180 M. la tonn. Le lamiere forti sono quotate a 250 M. con tendenza al rialzo; i ferri laminati da 175 a 180 M.

Inghilterra. — *Middlesbrough.* — Mercato dominato dal panico. Ghisa Cleveland n. 3, a breve termine, 52 sc., essendo i *warrants* quotati 51 sc. 9 d. a contanti.

Londra. — Ghisa Eglinton n. 1, per tonnellata, Ls. 4-2-6; id. n. 3 Ls. 4-2-0. Rotaie d'acciaio da Ls. 7 a 7-75 per quelle di peso ordinario; Ls. 8-10 per le piccole.

Glascow. — Mercato agitato, realizzazioni enormi. Ferri, per consegna, da sc. 53 d. 7 a sc. 53-10; id., ad un mese, da sc. 54 d. 7 a sc. 55.

Spagna. — *Bilbao.* — Mercato poco attivo.

Rame.

Francia. — *Parigi.* — Per consegna all'Havre i 100 chilogrammi: *Chilì* in barre, prime marche, L. 135; *Chilì*, id., marche ordinarie. L. 130; *Chilì* in lingotti L. 140; inglese *Best selected* L. 148.75; minerale puro di Corocoro L. 145.

Marsiglia. — Rame del Giappone L. 135; raffinato in piccoli lingotti L. 140; id. rosso in fogli L. 175; rame giallo in fogli L. 170.

Inghilterra. — *Londra.* — *Tough Cake* e lingotti, per tonnellata di chilog. 1,015, da Ls. 57-10 a 58-10; laminato da Ls. 65 a 66.

Chilì in barre, a contanti, da Ls. 49 a 49-2-6; a tre mesi, da Ls. 49-10 a 49-12-6.

STATI UNITI. — *New-York.* — Il *Lac*, disponibile, invariato a 14-50 cts.

Stagno.

FRANCIA. — *Parigi.* — Consegna all'Havre o a Parigi: *Banka* L. 275.50; *Billiton* L. 253.75; *Détroits* L. 250. Inglese, consegna all'Havre o a Rouen, L. 257.50.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato pesante. Franco a bordo: Lingotti da Ls. 98-10 a 99; barre da Ls. 99-10 a 100; raffinato da Ls. 100-10 a 101; *Banka* da Ls. 97 a 97-2-8; *Détroits* Ls. 93-17-6 a contanti, L. 94-12-6 a tre mesi.

Piombo.

FRANCIA. — *Parigi.* — Per provenienze diverse, marche ordinarie, consegna all'Hâvre, L. 33; id. consegna a Parigi, L. 33,75.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Inglese in pani, ordinario, Ls. 12-17-6; fogli e barre da Ls. 14-12-6 a 14-15. Piombo di Spagna da Ls. 12-15 a 12-17-6.

STATI UNITI. — *Chicago.* — Piombo indigeno 3-70 cts.

New-York. — Piombo indigeno 3-90 cts.

Saint-Louis. — Piombo indigeno 3-65 cts.

Zinco.

FRANCIA. — *Parigi.* — Zinco di Slesia, consegna all'Hâvre, L. 64 altre buone marche, id., L. 63. ;

Marsiglia. — Vieille-Montagne, in fogli, L. 72; zinco in pani, da L. 50 a 51.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Zinco di Slesia, a consegna, da 24 a 25 M.; laminato, da 27 a 25 M.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Zinco di Slesia, da Ls. 23 a 23-5; inglese di Svansea, da Ls. 24-5 a 24-10; inglese in fogli, da Ls. 26-10 a 27-10.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1889-90. — *Dal 21 al 31 Gennaio 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4086	4065	+ 21	644	591	+ 53
Media	4068	4030	+ 38	654	570	+ 84
Viaggiatori.	953.611 87	1.103.546 67	— 149.934 80	60.437 33	37.321 61	+ 23.115 72
Bagagli e Cani	48.625 30	56.400 86	— 7.775 56	2.516 15	732 25	+ 1.783 90
Merci a G.V. e P. V. accelerata	289.736 95	307.198 44	— 17.461 49	10.882 42	6.638 31	+ 4.244 11
Merci a P. V.	1.685.700 85	1.629.372 53	+ 56.328 32	89.094 73	36.968 79	+ 52.125 94
TOTALE .	2.977.674 97	3.096.518 50	— 118.843 53	162.930 63	81.660 96	+ 81.269 67
Prodotti *dal 1° Luglio 1889 al 31 Gennaio 1890.*						
Viaggiatori.	28.752.703 24	28.731.546 48	+ 21.156 76	1.267.825 75	946.374 97	+ 321.450 78
Bagagli e Cani	1.313.980 86	1.314.893 29	— 912 43	45.968 47	23.691 31	+ 22.277 16
Merci a G. e P. V. accelerata.	7.148.390 58	7.109.766 75	+ 38.623 83	216.187 03	145.744 04	+ 70.442 99
Merci a P. V.	32.672.972 54	31.903.936 79	+ 769.035 75	1.304.995 05	741.551 49	+ 563.443 56
TOTALE .	69.888.047 22	69.060.143 31	+ 827.903 91	2.834.976 30	1.857.361 81	+ 977.614 49
Prodotto per chilometro						
della decade	728 75	761 75	— 33 00	253 00	138 17	+ 114 83
riassuntivo	17.179 95	17.136 51	+ 43 44	4.334 83	3.258 53	+ 1.076 30

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 2ª Decade — dall'11 al 20 Gennaio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	663.281 53	28.520 41	248.006 41	1.292.423 07	16.003 85	2.248.235 27	4.055 00	554 44
1889	739.703 79	34.349 13	258.993 76	1.186.176 40	15.483 76	2.234.706 84	3.997 00	559 10
Differenze nel 1890	— 76.422 26	— 5.828 72	— 10.987 35	+ 106.246 67	+ 520 09	+ 13.528 43	+ 58 00	— 4 66
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	1.411.637 88	58.267 52	492.286 01	2.349.587 32	31.123 02	4.342.901 75	4.055 00	1.071 00
1889	1.481.108 68	63.336 54	498.690 47	2.153.265 63	29.605 86	4.226.007 18	3.997 00	1.057 29
Differenze nel 1890	— 69.470 80	— 5.069 02	— 6.404 46	+ 196.321 69	+ 1.517 16	+ 116.894 57	+ 58 00	+ 13 71
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	56.718 35	917 70	16.069 10	78.704 55	1.398 95	153.808 65	1.109 00	138 69
1889	54.092 68	855 92	11.873 14	73.102 82	1.367 69	141.292 25	1.114 00	126 83
Differenze nel 1890	+ 2.625 67	+ 61 78	+ 4.195 96	+ 5.601 73	+ 31 26	+ 12.516 40	— 5 00	+ 11 86
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	115.386 94	1.837 08	27.292 56	145.512 92	2.617 23	292.646 73	1.109 00	263 88
1889	112.587 27	1.767 66	22.945 63	133.182 22	2.571 18	273.053 96	1.114 00	245 11
Differenze nel 1890	+ 2.799 67	+ 69 42	+ 4.346 93	+ 12.330 70	+ 46 05	+ 19.592 77	— 5 00	+ 18 77

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

20ª Decade — Dall'11 al 20 Gennaio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1890	90.778 75	1.851 37	12.543 54	81.808 10	852 30	187.834 06	609 00	308 43
1889	79.347 85	1.413 18	6.771 44	93.203 41	1.580 28	182 316 16	609 00	299 37
Differenza nel 1890	+ 11.430 90	+ 438 19	+ 5.772 10	— 11.395 31	— 727 98	+ 5.517 90	»	+ 9 06
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 20 GENNAIO 1890					
1889-90	2.107.690 71	43.938 76	292.974 32	2.066.793 43	31.362 39	4.542.759 61	609 00	7.459 38
1888-89	1.970.553 16	36.236 78	208.247 60	2.130.417 53	35.933 19	4.381.388 26	609 00	7.194 40
Differenza nel 1890	+ 137.137 55	+ 7.701 98	+ 84.726 72	— 63.624 10	— 4.570 80	+ 161.371 35	»	+ 264 98
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	14.832 67	108 30	1.809 85	3.851 49	48 20	20.650 51	111	186 04
1889	4.012 55	49 27	150 20	1.865 29	46 45	6.123 76	64	95 68
Differenza nel 1890	+ 10.820 12	+ 59 03	+ 1.659 65	+ 1.986 20	+ 1 75	+ 14.526 75	+ 47	+ 90 36
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 20 GENNAIO 1890.					
1889-90	247.302 90	1.920 17	20.061 14	62.025 64	427 31	331.737 16	111	2.988 62
1888-89	90.258 15	1.068 09	5.408 40	26.244 49	908 49	123.887 62	64	1.935 74
Differenza nel 1890	+ 157.044 75	+ 852 08	+ 14.652 74	— 35 781 15	— 481 18	+ 207 849 54	+ 47	+ 1.052 88

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI DICEMBRE 1889.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9
Grande Velocità	9,641.40	26.503.00	13,101.90	26,979.88	3.143.40	459.00	302.10
Piccola Velocità	446.00	9,397.06	9,999 30	26,385.90	185.10	6.45	195.35
Totali	10,087.40	35,900.06	23,101.20	53,365.78	3,328.50	465.45	997.45

ANNUNZI

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

Anno XXIII. Sabato, 15 Febbraio 1890. Num. 7.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia . . . . L.	20	11	6
Per l'Estero . . . . «	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LE FERROVIE ED IL BILANCIO D'ASSESTAMENTO

Dichiarazioni del Ministro del Tesoro.

Proseguendosi nella seduta del 13 corrente, alla Camera dei Deputati, la discussione del disegno di legge sul bilancio d'assestamento, l'on. Giolitti, Ministro del Tesoro, dimostrò come una gran parte delle spese per costruzioni ferroviarie non può gravare il bilancio se non per il servizio degli interessi.

Per procedere ordinatamente, l'on. Ministro divise il bilancio in quattro categorie:

I. Entrate e spese effettive;
II. Movimento di capitali;
III. Costruzione di ferrovie;
IV. Partite di giro.

Prese poscia in esame la terza categoria « Costruzione di ferrovie » e così la divise in cinque parti.

La prima parte si riferisce alla costruzione di quelle ferrovie ordinate nella tabella *A* e *B* della legge del 1888; e a tutte queste ferrovie si provvederà con il provento che si otterrà dall'alienazione delle obbligazioni ferroviarie.

La spesa è prevista in 468 milioni e graverà sui diversi esercizi dal 1891-92 al 1897-98.

La seconda parte comprende la costruzione delle ferrovie Eboli-Reggio, Messina-Cerda e Catanzaro; e alla costruzione di queste ferrovie del costo di 270 milioni provvede le legge del 24 luglio 1887, servendosi cioè del sistema a licitazione privata con pagamento a mezzo di *Buoni* rimborsabili in 30 anni, che durante la costruzione saranno rappresentati da *Buoni* provvisori al 5 0|0.

E con questo sistema — checchè ne dubiti l'on. Bertollo, aggiunse il Ministro — egli è sicuro che il tesoro potrà realizzare un non piccolo utile.

La terza parte comprende il gruppo delle ferrovie appaltate alle tre Società esercenti le nostre reti ferroviarie per il costo complessivo di 365 milioni.

La quarta parte si riferisce alla costruzione della Roma-Segni ed alle rettifiche della Roma-Napoli per il costo di 36 milioni e mezzo che devono essere inscritti in bilancio.

L'ultima parte poi comprende tutte quelle ferrovie, la costruzione delle quali il Governo può concedere alle Provincie, ai Comuni ed all'iniziativa privata.

E la spesa complessiva di tutte queste costruzioni — tranne quelle concesse alla industria privata — ascende alla somma di un miliardo e 122 milioni, della quale solo per 460 milioni si provvede con emissione di obbligazioni ferroviarie. Per il restante della somma si provvede nelle forme già indicate.

Alcuni — conchiuse il Ministro sull'argomento ferroviario — per poter provvedere a queste spese, vorrebbero che fossero introdotte nuove imposte; ma a che imporre nuove imposte per una spesa che cesserà di gravare sul bilancio fra cinque o sei anni?

CONVENZIONE

per la costruzione delle ferrovie Biella-Sagliano-Balma, Biella-Cossato-Vallemosso, Biella-Occhieppo-Mongrando

Pubblichiamo, come di consueto per simili documenti, il testo del R. Decreto che approva l'annessa *Convenzione colla Società Generale delle Ferrovie Economiche di Bruxelles per la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie Biella-Sagliano Balma, Biella-Cossato-Vallemosso, Biella-Occhieppo Mongrando;* convenzione della quale abbiamo dato un riassunto nelle « Notizie ferroviarie italiane » nel n. 52 del 28 dicembre 1889.

Il numero **6527** *(serie 3ª) della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

In virtù della facoltà accordata al Governo coll'art. 12 della legge 29 luglio 1879, N. 5002 (Serie 2ª) e coll'art. 5 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª);

Veduto il Nostro Decreto 25 dicembre 1887, N. 5162 *bis* (serie 3ª), e la legge 30 giugno 1889, N. 6183 (serie 3ª);

Sentito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei Nostri Ministri Segretari di Stato pei Lavori Pubblici e pel Tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. — È approvata la convenzione stipulata il 5 novembre andante fra i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro per conto dell'Amministrazione dello Stato, e la Società Generale delle Ferrovie Economiche di Bruxelles, rappresentata dal signor Giuseppe cav. Poma e dall'ingegnere signor Eduardo Fowles in forza di procura regolare, per la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie a sezione ridotta (m. 0,95), Biella-Sagliano-Balma, Biella-Cossato-Vallemosso, Biella-Occhieppo-Mongrando.

Ordiniamo, ecc.

Dato a Monza, addì 8 novembre 1889.

UMBERTO.

FINALI.
GIOLITTI.

CONVENZIONE.

Fra le loro Eccellenze il comm. Gaspare Finali, Ministro dei Lavori Pubblici, ed il comm. Giovanni Giolitti, Ministro del Tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, e la Società Generale delle Ferrovie Economiche, con sede in Bruxelles, rappresentata dai signori Giuseppe cav. Poma fu Pietro ed Eduardo ing. Fowles fu Guglielmo, giusta procura speciale in data 10 novembre 1888 ai rogiti del notaio residente in Bruxelles, sig. Leone Filippo Carlo De Doncker, alla presente allegata per copia conforme sotto il n. 1, si è convenuto e si conviene quanto in appresso:

Art. 1. — In sostituzione della concessione delle ferrovie a sezione ridotta (m. 0,75) Biella-Sagliano Micca e Cossato-Strona, approvata col R. Decreto 18 luglio 1882, N. 929 (serie 3ª), di cui è investita la Società Generale di Ferrovie Economiche, con sede in Bruxelles, che rimane rescissa e come non avvenuta, viene alla Società medesima accordata la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie a sezione ridotta (m. 0,95) Biella-Sagliano-Balma, Biella-Cossato-Vallemosso e Biella-Occhieppo-Mongrando, che essa si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalle leggi 29 giugno 1873, N. 1473 (serie 2ª), 29 luglio 1879, N. 5002 (serie 2ª), 5 giugno 1881, N. 240 (serie 3ª), 25 giugno 1889, N. 6183 (serie 3ª), dall'art. 5 della legge 24 luglio 1887, N. 4785 (serie 3ª), dal Decreto Reale 25 dicembre 1887, N. 5162 *bis* (serie 3ª) e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato F e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente convenzione e del capitolato relativo ad essa, allegato sotto il N. 11.

Art. 2. — Emanato il Decreto Reale di approvazione della presente convenzione, dovrà il concessionario, entro un mese dalla data della pubblicazione del Decreto suddetto nella *Gazzetta Ufficiale*, dare una cauzione di lire 6500 di rendita, 5 per cento, in titoli al portatore del Consolidato italiano, imputando in detta cauzione il deposito primordiale di cui al seguente articolo.

Art. 3. — In conto del deposito definitivo, previsto dall'articolo precedente ed a titolo di cauzione provvisoria, per gli effetti dell'art. 247 della legge sui lavori pubblici, è stato dal concessionario eseguito il deposito di lire 3250 di rendita in titoli al portatore del Consolidato italiano 5 per cento, e cioè per lire 2500 di rendita, vincolando la cauzione prestata per la precedente concessione delle linee Biella-Sagliano Micca e Cossato-Strona, e per altre lire 750 di rendita, come risulta dalla dichiarazione provvisoria N. 51, rilasciata il 30 ottobre ultimo scorso dall'Amministrazione centrale della Cassa dei depositi e prestiti.

Art. 4. — Se il deposito della cauzione non verrà effettuato nel termine prefisso dall'art. 2, s'intenderà di avere il concessionario rinunciato alla concessione, ed il medesimo incorrerà nella perdita della cauzione preliminare, senza alcun bisogno di costituzione in mora o di provvedimenti dell'autorità giudiziaria.

Art. 5. — Lo Stato, per la concessione di queste linee, accorda un sussidio di lire 3000 a chilometro per anni settanta, esclusi i tratti che non hanno sede propria, a decorrere dall'apertura all'esercizio di dette linee, regolarmente autorizzato.

Il concessionario, per gli effetti della presente convenzione, elegge il suo domicilio legale in Roma presso la Ditta Caratti, Borda e C.

Art. 6. — La presente convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per Decreto Reale.

Fatta a Roma quest'oggi cinque del mese di novembre dell'anno milleottocentottantanove.

(*Seguono le firme*).

Alla *Convenzione* facciamo seguire il *Capitolato*, ommettendone, come di consueto, il testo degli articoli contenenti disposizioni comuni a tutti i consimili atti (1).

CAPITOLATO

per la concessione della costruzione e dell'esercizio delle strade ferrate Biella-Sagliano-Balma, Biella-Cossato-Vallemosso, Biella-Occhieppo-Mongrando.

TITOLO I.
SOGGETTO DELLA CONCESSIONE.

Art. 1. — *Indicazione della strada ferrata che forma oggetto della concessione.*

Il concessionario è obbligato di eseguire a tutte sue spese, rischio e pericolo la costruzione e l'esercizio delle seguenti linee di strada ferrata a scartamento di metri 0,95: 1ª da Biella a Balma per Sagliano; 2ª da Biella a Vallemosso per Cossato; 3ª da Biella a Mongrando per Occhieppo, secondo il progetto di massima redatto dal signor ingegnere Fowles sotto la data del 15 luglio 1889 ed approvato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici con voto del 3 agosto 1889, N. 1751.

Art. 2. — *Termini per l'attuazione dei lavori.*

Il concessionario è tenuto a dare ultimati i lavori nel termine di due anni decorrenti dalla data dell'approvazione dei progetti definitivi.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti perchè entro detto termine le intere linee possano essere aperte al regolare e permanente servizio per i trasporti delle persone e delle merci.

Art. 3. — *Decadenza della concessione.*

PROGETTI E CONDIZIONI DI ESEGUIMENTO.

Art. 4. — *Tipo da adottarsi.*

Nella costruzione della linea sarà adottato il tipo 4°, delle ferrovie economiche.

Art. 5. — *Progetto definitivo.*
Art. 6. — *Stagni e paludi.*
Art. 7. — *Traversate a livello.*
Art. 8. — *Chiusura della strada.*
Art. 9. — *Stazioni e stabilimenti accessori.*

Le stazioni e le fermate saranno stabilite nella località qui appresso designate:

Ferrovia Biella-Sagliano-Balma: Biella, Tollegno, Miagliano, Andorno, Sagliano, Balma;

Ferrovia Biella-Cossato-Vallemosso: Chiavazza, Vigliano, Cossato, Castellazzo, Strona, Vallemosso;

Ferrovia Biella-Occhieppo-Mongrando: Occhieppo, Mongrando.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle stazioni e fermate che in seguito riconoscesse opportune, sentito il concessionario.

Le stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal Ministero, salvo le aggiunte che dopo l'apertura all'esercizio fossero richieste dai bisogni del servizio.

In quelle intermedie le punte degli scambi dei binari secondari saranno stabilite in senso contrario al corso dei treni.

Possono ammettersi scambi lungo la linea dove si trovano officine, cave, ecc., cogli opportuni binari di servizio proteggendo il

(1) Vedi nel *Monitore* dello scorso anno 1889, N. 4, pag. 50: Capitolato per la concessione della costruzione e dell'esercizio di un tronco di ferrovia da Subiaco alla stazione di Mandela; N. 29, pag. 458, Capitolato per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Roma a Viterbo, con diramazione da Capranica a Ronciglione.

binario principale con segnali e con opportuni apparecchi automatici di sicurezza.

Il piano della via ferrata nelle stazioni avrà una pendenza non superiore al tre per mille.

TITOLO II.

STIPULAZIONI DIVERSE.

Art. 10. — *Durata della concessione.*

La concessione delle strade ferrate, che formano oggetto del capitolato presente, è fatta per anni novanta, a decorrere dalla data del Decreto Reale di approvazione della concessione medesima.

Art. 11. — *Tassa di Registro.*

Art. 12. — *Conservazione dei monumenti e proprietà degli oggetti d'arte trovati nelle escavazioni.*

Art. 13. — *Spese di sorveglianza per la costruzione e per l'esercizio.*

Art. 14. — *Convogli ed orari.*

Il Governo si riserva il diritto di prescrivere gli orari ed il numero dei treni fino a tre al giorno in andata e ritorno. All'infuori di questi aggiungerà il concessionario quei treni e fisserà quegli orari, che troverà conformi ai suoi interessi, avendo il debito riguardo alla sicurezza dell'esercizio, coll'obbligo di denunziarli in tempo opportuno al Prefetto della provincia.

Gli orari dovranno essere stabiliti in modo che da un treno all'altro decorra almeno mezz'ora.

Art. 15. — *Tariffe pei trasporti.*

Pei trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci dovrà il concessionario presentare all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici i prezzi delle tariffe da considerarsi come massimi agli effetti dell'articolo 272 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici, su basi non superiori a quelle attualmente in vigore per la Rete delle Strade ferrate del Mediterraneo.

Al trasporto di persone e di oggetti per conto del Governo e dei generi di privativa demaniale si applicherà la tariffa speciale in vigore per la Rete suddetta.

Saranno pure estese al trasporto degli impiegati delle Amministrazioni centrali e provinciali e rispettive famiglie le stesse norme e riduzioni in vigore sulla Rete principale anzidetta.

Art. 16. — *Trasporto gratuito dei funzionari governativi incaricati della sorveglianza e dell'esercizio.*

Art. 17. — *Servizio di Posta.*

Il servizio di posta per tutte le lettere e per i dispacci del Governo, nonchè per i pacchi postali da una estremità all'altra delle linee di strade ferrate concesse, o da punto a punto delle medesime, sarà fatto gratuitamente dal concessionario.

L'Amministrazione delle Poste potrà richiedere al concessionario che i capi-convoglio ricevano essi i Pacchi di lettere e dispacci, nonchè i pacchi postali, per consegnarli ai capi delle diverse stazioni, i quali ne faranno per parte loro consegna agli agenti o delegati dell'Amministrazione delle Poste incaricati di riceverli alle stazioni medesime.

Art. 18. — *Trasporto della corrispondenza di servizio.*

Art. 19. — *Stabilimento delle linee telegrafiche.*

Il Governo avrà il diritto di stabilire gratuitamente le sue linee telegrafiche lungo le strade ferrate concesse, ovvero di appoggiare i fili delle sue linee sui pali di quelle costrutte dal concessionario.

Le linee telegrafiche destinate esclusivamente al servizio delle strade ferrate saranno sorvegliate e mantenute dal concessionario.

La sorveglianza e la manutenzione delle linee, le quali abbiano anche fili pel servizio governativo, ove non venga altrimenti stabilito da speciali accordi, saranno curate dall'Amministrazione dei Telegrafi dello Stato, ed il concessionario corrisponderà all'Amministrazione medesima, a titolo di concorso nelle spese, l'annua somma di lire 8 al chilometro pel primo filo ed altre lire 5 per ogni altro filo ad uso della Società.

Si deve intendere escluso dal prezzo suddetto il cambio dei cordoni che attraversano le gallerie, ed il prezzo di essi coi relativi arpioni, non che le spese di mano d'opera, saranno pagati a piè di lista.

Gli agenti delle ferrovie concorreranno alla sorveglianza delle linee telegrafiche compatibilmente al loro servizio, e sarà obbligo dei medesimi di denunziare alla prossima stazione telegrafica od all'autorità più vicina competente i guasti sopravvenuti alle linee telegrafiche.

Il personale ed il materiale destinati alle linee telegrafiche saranno trasportati gratuitamente lungo le strade ferrate concesse.

Art. 20. — *Telegrammi di servizio.*

Art. 21. — *Telegrammi del Governo e dei privati.*

Art. 22. — *Tronchi e stazioni comuni.*

Il concessionario sarà tenuto ad accordare al Governo od a Società concessionarie, che fossero autorizzate a costruire o ad esercitare nuove linee, l'uso delle stazioni e dei tronchi parziali, che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante, però, i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute ed, in caso di dissenso, stabilite da arbitri.

Art. 23. — *Rinuncia ai privilegi.*

Il concessionario rinuncia ai privilegi per le diramazioni, intersezioni e prolungamenti di linee, nonchè per le linee laterali che gli potessero competere a senso degli articoli 269 e 270 della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*.

Art. 24. — *Questioni.*

Art. 25. — *Decadenza della concessione per mancato compimento dei lavori.*

Art. 26. — *Riscatto della concessione.*

Il Governo avrà facoltà di riscattare la concessione dopo trent'anni dall'apertura totale delle ferrovie all'esercizio, semprechè abbia precedentemente dato diffidamento di un anno al concessionario e mediante il corrispettivo stabilito dall'art. 284 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*.

Art. 27. — *Scelta degli impiegati pel servizio non tecnico.*

Art. 28. — *Trasporto dei membri del Parlamento.*

Art. 29. — *Trasporto gratuito dell'Autorità politica.*

Art. 30. — *Risoluzione delle questioni in via amministrativa.*

Al Prefetto della Provincia spetterà di regolare le questioni col concessionario.

In caso di dissenso la decisione della questione sarà devoluta al Ministero.

Art. 31. — *Servizio cumulativo.*

Art. 32. — *Preferenza all'industria nazionale.*

Per le provviste del materiale fisso e mobile dovrà preferirsi, a parità di condizioni, l'industria nazionale, applicando le disposizioni dell'art. 21 del Capitolato per la Rete Mediterranea approvato colla legge 27 aprile 1885, N. 3048 (Serie 3a).

(*Seguono le firme*).

LE FERROVIE SVIZZERE NEL 1888

(Appunti statistici)

Dalla *Schweizerische Eisenbahn-Statistik für das jahr* 1888 (XVI band), testè pubblicata ed inviataci dal « Dipartimento Federale delle Poste e delle Strade Ferrate », riassumiamo i seguenti *Appunti statistici sulle Strade Ferrate della Svizzera nel* 1888.

Per opportuno confronto colla Statistica del 1887, ricordiamo che consimili *Appunti*, circa tale anno, abbiamo pubblicato nei numeri 30, 34 e 38 dello scorso 1889.

I. — Sviluppo ed estensione della rete nel 1888.

1. — *Apertura all'esercizio e prolungamento di linee.*

		Lunghezza reale	Lunghezza esercitata
Situazione alla fine del 1887 . . .	m.	2,909,539	3,038,795
Apertura e prolungamento nel 1888 .	»	69,396	63,382
Situazione alla fine del 1888 . . .	m.	2,978,935	3,102,177

2. — *Estensione della rete alla fine del 1888.*

Riassunto delle ferrovie		Lunghezza reale di costruz.	Lunghezza esercitata
Ferrovie a trazione di locomotive	m.	2,875,179	2,993,406
Ferrovie funicolari	»	6,349	5,661
Tramvie	»	35,700	35,631
Ferrovie esercitate da Società estere	»	61,707	67,479
	m.	2,978,935	3,102,177
Da dedursi per tronchi comuni	»	—	74,096
Totale . . .	m.	2,978,935	3,028,081
di cui in territorio straniero .	»	9,135	12,401
Lunghezza semplice di tutte le ferrovie pubbliche in Svizzera	m.	2,969,800	3,015,680

3. — *Le prime concessioni ferroviarie.*

I più antichi atti di concessioni ferroviarie datano dal 1852 e riguardano linee della Centralbahn, della Nordostbahn, della Suisse Occidentale, della Vereinigte Schweizer-

bahnen, della Gr. Badische Staatsbahnen e della Wiesenthalbahn.

Fra tali atti di concessione ricordiamo i primi affatto: in data 14 giugno 1852 per la linea di Wyl della Vereinigte Schweizerbahnen; in data 11 agosto 1852 per la linea Basel-Stetten della Wiesenthalbahn; in pari data 11 agosto 1852 per la linea Erzingen-Thayingen della Gr. Badische Staatsbahnen.

4. — *Altitudine delle stazioni.*

La stazione delle Ferrovie Svizzere meno elevata sul livello del mare è quella di Gordola, lungo la tratta Cadenazzo-Locarno della ferrovia del Gottardo, la quale trovasi a m. 204.80.

La stazione più elevata è quella di Rigikulm, ad uso della Arth-Rigikulm e della Vitznau-Rigikulm, la quale trovasi a m. 1749.33.

Del resto la rete ferroviaria svizzera conta ben 17 stazioni poste oltre i 1000 metri sul livello del mare, e cioè: Göschenen (m. 1109) e Airolo (m. 1144.85) lungo la tratta Luzern-Bellinzona della ferrovia del Gottardo; Le Creux (m. 1015.33) lungo la tratta da Sonceboz a Chaux-de-fonds della Jura-Bern-Luzern-Bahn; Brünig (m. 1004.50 della Brünigbahn; Pont (metri 1010.51) della Pont-Vallorbe; Convers (m. 1050.45), Eplatures (m. 1017.30) e Crêt du Locle (m. 1018.88) lungo la tratta Neuchâtel-Brenets della Jura Neuchâtelois; Frutli (m. 1150), Klösterli (m. 1315), Staffel (m. 1604) e Kulm (m. 1749.33) della Arth-Rigikulm; Kantonsgrenze (m. 1558.11), oltre le predette Staffel e Kulm, della Vitznau-Rigikulm; Kaltbad (m. 1441), First (m. 1454), Unterstetten (m. 1440) e Scheidegg (m. 1607.28) della Rigi-Scheidegg-Bahn.

Le altezze sul mare Mediterraneo sono quelle della faccia superiore delle traverse.

5. — *Ferrovie a doppio binario.*

Riassunto delle ferrovie	Lunghezza reale della piattaforma per due binari (metri)	del doppio binario collocato (metri)	del doppio binario esercitato (metri)
Ferrovie a trazione di locomotive	1,050,208	454,574	283,823
Ferrovie funicolari	4,383	4,383	735
Tramvie	12,400	12,400	12,400
Ferrovie esercitate da Società straniere	51,947	29,673	28,227
Complessivamente	1,118,938	501,030	325,185
Da dedurre:			
Tronchi comuni	—	—	36,935
Tronchi su territorio straniero	513	513	273
Totale per la Svizzera	1,118,425	500,517	287,977

È da notarsi come tanto la lunghezza della piattaforma per due binari quanto la lunghezza del doppio binario collocato comprendono complessivamente i binari di corsa e quelli di servizio nelle stazioni.

II. — Notizie statistiche diverse sulle ferrovie a trazione di locomotive.

6. — *Capitale versato.*

La somma totale del capitale versato ammonta a lire 1,063,047,703, che così si ripartisce:

Azioni	L.	375,605,292
Imprestiti consolidati	»	562,678,394
Sovvenzioni con diritto condizionale a dividendi od a rimborsi	»	121,287,538
Capitale costituito da prodotti dell'esercizio	»	3,476,479
Totale	L.	1,063,047,703

7. — *Capitale speso.*

La somma di L. 1,063,047,703 così si bilancia con quella del capitale versato:

Spese d'impianto delle linee in esercizio	L.	912,234,467
Spese per le linee ed opere in costruzione	»	7,678,251
Perdita sul corso delle azioni	»	20,659,280
Spese da ammortizzare	»	109,797,549
Spese per impianto di opere accessorie	»	2,837,904
Saldo a riportare	»	9,840,252
Totale	L.	1,063,047,703

8. — *Spese d'impianto delle linee in esercizio.*

Le 912,234,467 lire per ispese d'impianto delle linee in esercizio — che abbiamo già annotate nel *Capitale speso* — così si ripartiscono per categoria di spese e per aliquota chilometrica:

		Spesa totale	Spesa chilometrica
Corpo stradale ed installazioni fisse	L.	813,889,764	283,074
Materiale rotabile	»	90,068,057	29,482
Mobili, macchinario ed attrezzi	»	8,276,646	2,879
Totali	L.	912,234,467	315,435

9. — *Lunghezza del corpo stradale.*

	Piattaforma per un binario (metri)	Piattaforma per due binari (metri)	Totale (metri)	Per cento
Via di corsa	1,810,869	811,273	2,622,142	91.20
Stazioni	14,102	238,935	253,037	8.80
Totali	1,824,971	1,050,208	2,875,179	100 —

Specificando, poi ancora, la percentuale della lunghezza della piattaforma per un binario (principale) e la percentuale della lunghezza della piattaforma per due binari (principali), la prima è del 63.47 e la seconda del 36.53.

10. — *Lunghezza dei rilevati e delle trincee.*

Rilevati di propria costruzione	m.	1,792,355
Trincee	»	895,155
	m.	2,687,510
Rilevati / Trincee — su strade pubbliche	»	76,067
Totale	m.	2,763,577

ossia il 96.12 0/0.

11. — *Numero dei passaggi.*

A livello	N.	6,533
Sottovia	»	949
Sopravia	»	401
Totale	N.	7,883

12. — *Quantità e lunghezza delle gallerie.*

Quantità	Numero	Lunghezza	Metri
Sino a 1000 metri	173	Per un binario	46,870
Oltre » »	22	Per due binari	36,990
Totale	195	Totale	83,860

ossia il 2.92 0/0.

La galleria più lunga è quella del Gottardo, che misura m. 14,997.9; oltre i 3000 metri ve ne ha poi un'altra sola, sulla Jura-Neuchâtelois, la quale misura m. 3,259.10.

13. — *Quantità, qualità e lunghezza dei ponti, ponticelli ed acquedotti.*

Il numero dei ponti, ponticelli ed acquedotti sino a 2 metri d'apertura è di 6,279 per i coperti e di 1,267 per gli scoperti. Questi misurano complessivamente una lunghezza, tra le spalle, di m. 1,196.

Il numero dei ponti al di là di 2 metri d'apertura è di 2,566, dei quali 852 in pietra, 1704 a travata metallica e

10 a tavolato in legno. Essi misurano complessivamente, tra le spalle, m. 26,546, dei quali m. 5,560 per i ponti in pietra, m. 20,670 per quelli in ferro e m. 316 per quelli in legno.

Il massimo numero d'aperture per uno stesso ponte è di 13 lungo la Rapperswell-Pfaffikon. La lunghezza massima fra due pile o spalle è: per i ponti in pietra, quella di un ponte della Nord-Est Suisse che misura metri 23.9; per i ponti in ferro, quella di un ponte della Gottardo che misura metri 75; per i ponti in legno, quella di un ponte della Nord-Est Suisse che misura metri 47.7. I ponti più lunghi sono: uno della Suisse Occidentale che misura tra le spalle m. 333.8; ed un altro della Nord-Est Suisse che misura m. 327.5. Nessun altro tocca ai 300 metri.

Il numero totale dei ponti, ponticelli ed acquedotti è di 9,594. La lunghezza complessiva dei ponti oltre 2 metri e dei ponti ed acquedotti aperti sino a 2 metri d'apertura è di metri 27,742, ossia il 0.96 0|0. *(Continua)*.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Per la costruzione della Roma-Viterbo.
(Compilazione dei progetti di dettaglio).

Avendo qualche giornale dato notizia di piani e progetti sottoposti all'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate dalla Società Mediterranea per la costruzione della linea Roma-Viterbo, crediamo di poter annunciare come la Mediterranea, avendo avuto soltanto recentemente la partecipazione ufficiale del voto favorevole ad essa, emesso dal Collegio arbitrale riguardo alla concessione della Roma-Viterbo, sta ora studiando e compilando i progetti di dettaglio per la costruzione di detta linea.

><

Il Comitato della Mediterranea.

Il Comitato delle Strade Ferrate del Mediterraneo nella sua riunione di ieri approvò un compromesso col Consorzio dell'Acqua Mariani per acquisto di tre oncie d'acqua occorrenti per la stazione di Ciampino. L'acquisto viene fatto in conto della costruzione della linea Roma-Segni.

Accordò poi sanatorie:

a) Per le disposizioni date dalla Direzione Generale, perchè venisse fatta una licitazione privata fra 17 Ditte per l'appalto del tronco della galleria di Montefalcione e del tronco della galleria di Parolise sulla linea Avellino-Rocchetta Melfi;

b) Per l'appalto alla Ditta Longo dei lavori per la costruzione del tronco di Casalotto ed alla Ditta Sismondi Pietro per la costruzione del tronco di Bazzana (linea Genova-Asti);

c) Per l'appalto alla Ditta Sturbini della costruzione del tratto Rocchetta-Vallone S. Guglielmo, della linea Avellino-Rocchetta Melfi.

Approvò infine i contratti, di cui nel *Memorandum*.

><

Ferrovia Aulla-Lucca.
(Avviso d'appalto ad unico incanto del tronco Lucca-Ponte a Moriano).

Alle ore 10 antimeridiane del 24 marzo p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, e presso la R. Prefettura di Lucca, avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Lucca-Ponte Moriano della ferrovia Aulla-Lucca, della lunghezza di m. 8,710, escluse le espropriazioni stabili, la provvista del materiale metallico d'armamento e la provvista e la posa in opera dei meccanismi fissi e del mobilio pelle stazioni e del telegrafo, per la presunta somma di L. 930,000, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi sedici dalla data del verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 47,000, quella definitiva in L. 93,000; ambedue in numerario od in titoli, come all'articolo 3 del Capitolato generale di appalto.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.
(Progetto applicazione sistema Abt al tronco Vievola-Tenda).

Sappiamo che l'egregio cav. ing. Luigi Pesso, direttore tecnico governativo per la ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, unitamente al progetto di appalto del 6° tronco della ferrovia medesima compreso fra Vievola e Tenda (del quale progetto abbiamo dato ampi dettagli nel precedente numero del *Monitore*), ha anche sottoposto al superiore esame un progetto di massima pel tronco stesso, con applicazione del sistema a dentiera Abt.

Mentre col preindicato progetto di appalto la spesa di costruzione del tronco sarebbe preventivata in L. 9,828,000; qualora si volesse adottare il sistema suddetto, la spesa medesima scenderebbe a sole L. 3,600,000, e si conseguirebbe in conseguenza la rilevante economia di L. 6,228,000.

(Stato dei lavori sul tronco Limone-Vievola).

Sull'andamento dei lavori da Limone a Vievola, della linea da Cuneo a Ventimiglia, in appalto all'Impresa Luigi Vaccari per il presunto importo di L. 20,710,000, riceviamo le seguenti informazioni riferite al 1° del corrente mese.

Si continua lo scavo della trincea di approccio a nord della galleria di Tenda, le cui materie di scavo, insieme a quelle provenienti dagli scavi degli attacchi sud della galleria di Limone, sono portate in argine. Si lavora anche alla trincea sud della galleria di Tenda, però con poca energia. I lavori murari esterni dovettero essere sospesi a motivo del gelo.

La situazione della galleria di Limone, lunga m. 410.79, era la seguente: *scavo* in avanzata m. 238; in calotta m. 116; *muratura* in calotta m. 42.90. La grande galleria di Tenda, lunga m. 8100, era perforata in avanzata per m. 100, ed in calotta per m. 12.

><

Ferrovia Messina-Patti-Cerda.
(Licitazione privata per la costruzione dei tronchi da Zappulla a Cefalù).

Dovendosi provvedere alla licitazione privata per deliberare al migliore offerente la costruzione dei tronchi ferroviari da Zappulla a Cefalù, della linea Messina-Patti-Cerda, coloro che intendessero prendere parte a questa licitazione dovranno presentare le loro domande al Ministero dei Lavori Pubblici (Ispettorato Generale delle Strade Ferrate) non più

tardi del 28 febbraio corrente, affinchè quelli che verranno scelti a concorrervi possano essere chiamati ad esaminare i progetti ed il capitolato che devono servir di base alla licitazione.

><

Ferrovia Bologna-Verona.
(Per il tracciato diretto del tronco San Felice-Ostiglia).

Con Reale Decreto del 30 gennaio p. p. è stato respinto il ricorso presentato a S. M., in via straordinaria, dalla Giunta Municipale di Mirandola e dalla Deputazione Provinciale di Modena contro il R. Decreto 18 dicembre 1887, per ottenere la revoca della deliberazione presa dal Ministero dei Lavori Pubblici di adottare il tracciato diretto per la costruzione del tronco della ferrovia Bologna-Verona, compreso fra San Felice ed Ostiglia.

><

Ferrovia Faenza-Firenze.
(Stato dei lavori sul tronco Vaglia-Firenze).

Sull'andamento dei lavori del tronco da Vaglia a Firenze, della linea Faenza-Firenze, in appalto alla Impresa Gattai Leopoldo, riceviamo le seguenti notizie:

Le opere d'arte minori proposte sono 84, e trovansi tutte eseguite, mancando solo in alcune i lavori di finimento. Le opere d'arte speciali da costruire sono 19. Di queste, N. 18 vennero portate a compimento, e solo in due mancano pochi lavori di finimento; uno, cioè il viadotto sul terrapieno Palagio, è in costruzione avanzata. I muri da eseguire secondo il progetto erano 50. Ne sono stati eseguiti, meno qualche lavoro di ornamento, 47; gli altri tre sono in corso di esecuzione. Sono costruiti tutti i fabbricati delle stazioni di Vaglia, Montorsoli e Caldine, restando solo da eseguire alcuni lavori di finimento. Le case cantoniere ultimate sono 15, tre trovansi in corso di costruzione.

Si lavora alacremente attorno alle opere di consolidamento, ai lavori accessori di finimento ed a quelli di armamento.

Lungo il tronco s'incontrano 11 gallerie, la cui situazione complessiva, al 1° gennaio p. p., era la seguente: *Scavo*, avanzata, m. 6835.98; in calotta, m. 6835.98; strozzo, m. 6938.18; arco rovescio metri 4724.56; acquedotto di scolo, m. 6070.19. — *Muratura*, calotta, m. 6938,18; piedritti, m. 6938,18; arco rovescio, m. 4724.56; acquedotto di scolo, metri 5152.60.

I lavori dovrebbero trovarsi ultimati il 30 giugno del corrente anno. L'importo complessivo della spesa presunta per la costruzione del tronco ammonta a L. 29,630,000. — L'importo dei lavori eseguiti a tutto dicembre p. p. rileva a L. 27,770,000.

><

Ferrovie Rocchetta Melfi-Gioia del Colle
e Rocchetta Melfi-Potenza.
(Stato dei lavori).

Sull'andamento dei lavori di costruzione delle linee Rocchetta Melfi-Gioia del Colle e Rocchetta Melfi-Potenza, cui si sta provvedendo a cura della Società per le Strade Ferrate Meridionali, riceviamo le seguenti informazioni:

I. — *Linea Rocchetta Melfi-Gioia del Colle.*

a) Movimenti di materie. — Sono in corso di esecuzione in tutti i 22 lotti in cui è divisa la linea; e sopra m. c. 2,164,314 di materie da rimuoversi, fra rilevati e trincee, ne sono fatti m. c. 512,208, ossia più del quarto del volume totale.

b) Opere d'arte. — Sono in corso di esecuzione N. 22 opere d'arte, delle 369 fra grandi e piccole e viadotti, che comprende la intera linea;

c) Fabbricati. — Sono in corso di costruzione i fabbricati viaggiatori delle stazioni di Poggiorsini (km. 70.408); e di Santeramo (km. 124.794.70). Trovansi del pari in via di esecuzione N. 26 case cantoniere doppie, notando che la linea ne comprende 138, di cui 132 doppie e 6 semplici, oltre a tre garette in muratura;

d) Gallerie. — Le gallerie sono in numero di sette, e misurano la complessiva lunghezza di metri 2390; e ne sono eseguiti m. l. 1017 in piccola sezione e m. l. 265.50 a scavo completo. Nella galleria Santa Venere sono inoltre eseguiti m. l. 40, di piedritti e m. l. 75 di muratura in calotta; in quella di Isea della Ricotta, m. l. 73 di muratura in calotta; in quella di Spinazzola, m. l. 12 di calotta; ed in quella La Macchia, m. l. 6 pure di calotta.

II. — *Linea Rocchetta Melfi-Potenza.*

a) Movimenti di materia. — Il movimento totale di materie fra scavo e rialzo, fra tutti i 15 lotti in cui è diviso il tronco in costruzione, è di m. c. 664,348, di cui ne sono eseguiti m. c. 102.043, ossia poco meno di un sesto del volume totale;

b) Opere d'arte. — Le opere d'arte fra grandi, piccole e viadotti, sono in numero di 87, di cui due soltanto trovansi in corso di esecuzione;

c) Gallerie. — Le gallerie sono in numero di 18, e misurano approssimativamente la lunghezza di m. 6401. Di queste sono in corso di scavo N. 8.

><

Ferrovia Reggio-Santa Eufemia.
(Variante al tracciato del tronco Joppolo-Rosarno).

Ci scrivono da Reggio di Calabria che l'impresa Morosi e Calderai ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di due varianti fra le progressive 8465.59 e 9350.21 e fra le progressive 9749.55 e 11,202.06 del tronco da Joppolo a Rosarno nella linea da Reggio a Santa Eufemia.

Il progetto suindicato ha lo scopo di migliorare le condizioni dei movimenti di terra, ciò che può ottenersi con una economia di spesa in confronto di quella considerata nel progetto di appalto.

><

Linea di raccordo
tra le stazioni Trastevere e Termini di Roma.
(Ponte in acciaio sul Tevere).

Facendo seguito all'informazione del n. 3, aggiungiamo che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, conseguentemente al favorevole avviso del R. Ispettorato delle Miniere, ha emesso parere che nella costruzione del ponte viadotto sul Tevere, in servizio della ferrovia di raccordo fra le stazioni di Roma Termini e Roma Trastevere, possa adottarsi, con piena sicurezza, invece del ferro, l'acciaio Martin-Siemens, il quale ha già fatto ottima prova in molte grandiose opere costruite all'estero.

><

Fabbisogno di materiale metallico d'armamento
per la Mediterranea.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie il fabbisogno del materiale metallico d'armamento occorrente pel tronco Savone-Carinola, fra le progressive 3250 e 9700 della linea da Sparanise a Gaeta.

Le rotaie dovranno avere la lunghezza di m. 9, peseranno 30 kg. per metro lineare e dovranno poggiare su 11 traverse, a tutte piastre.

La quantità di materiale considerato nel fabbisogno è la seguente:

Rotaie normali da m. 9.00	N.	1,480
Id. m. 8.94	»	94
Id. m. 6.00	»	38
Rotaie di lunghezza eccezionale compresa fra m. 1.30 e m. 8.945	»	60
Controguide da m. 4 a m. 9	»	16
Stecche	»	3,250
Chiavarde a becco . . .	»	6,600
Piastrelle	»	19,800
Arpioni ordinari	»	30,000
Arpioni d'arresto	»	6,600
Stecche speciali	»	4
Chiavarde speciali . . .	»	4
Piastre-arpioni speciali .	»	6

><

Assimilazione della piccola velocità accelerata alla piccola velocità.

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quelle delle Ferrovie dell' Adriatico e della Sicilia, ha presentato una proposta al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie per stabilire che agli effetti dell'art. 117 delle tariffe e condizioni pei trasporti, la piccola velocità accelerata debba assimilarsi alla piccola velocità.

Con un tale provvedimento si asseconderebbero le domande del commercio il quale giudica ingiusta l'assimilazione che le stazioni facevano della piccola velocità accelerata alla grande velocità.

><

Deliberazione del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che meriti la ministeriale approvazione il progetto di appalto relativo alla provvista ed al collocamento in opera dei meccanismi fissi per le stazioni dei due tronchi della ferrovia da Avezzano a Roccasecca, compresi fra Arce e Sora, con annesso preventivo di spesa di L. 56,000.

><

Tariffe.

La Società Mediterranea, anche in nome delle Società Adriatica e Sicula, ha sottoposto all'approvazione governativa la seguente variante di tariffa: « Nella voce *macchine agrarie*, dopo la parola *torchi*, sono aggiunte le parole *da olio e da vino* ».

><

Sappiamo che la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta per la istituzione d'una tariffa speciale da attuarsi per le ferrovie economiche di Schio, riguardante le spedizioni di piccoli colli.

La detta tariffa considererebbe due zone di percorrenza, la prima da km. 1 a km. 10, e la seconda da km. 11 a km. 24 ed i prezzi relativi varierebbero a seconda che si tratti di spedizioni da 1 e 25 kg.; da 26 a 50 e da 51 a 100.

><

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione governativa la proposta per estendere anche alle stazioni di Valmadrera e di Maggianico l'applicazione della tariffa locale n. 217 P. V., limitatamente però ai trasporti di calce, cemento, ghiaia, ciottoli e pietre spaccate, pietre da calce e da gesso in destinazione di Milano.

><

Le due Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno sottoposto all'approvazione governativa la istituzione di una nuova tariffa locale n. 210 P. V.

Questa tariffa esiste già per quanto riguarda i trasporti di doghe da tino, botti e barili in partenza dalle stazioni di Anagni, Castiglion Teverino, Ceccano, Cecchina, Civitacastellana, Fara Sabina, Ferentino, Foligno, Fossato, Frascati, Frosinone, Ontanese, Orte, Orvieto, Poficastro, Segni-Paliano, Sgurgola, Valmontone, Velletri e Viterbo per Civitavecchia.

Ora la proposta delle predette Amministrazioni ferroviarie riguarda l'aggiunta alla tariffa medesima di una serie B relativa alle spedizioni di legname greggio in assami preparato per doghe a vagone completo in partenza da stazioni della linea Gragnano-Castellamare di Stabia, Torre Annunziata-Potenza di Basilicata, e destinate alle stazioni di Bari, Molfetta e Barletta, percorrenti almeno 300 chilometri, o paganti per tale percorrenza.

><

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha fatto domanda al R. Ispettorato Generale delle ferrovie per essere autorizzata a prorogare per un altr'anno la convenzione, scaduta il 31 dicembre p. p., colla Ditta J. G. Schmidt, per i trasporti di semi oleosi da Venezia Marittima a Legnago, con vincolo per la ditta medesima di un traffico minimo annuale di 1000 tonnellate.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di massima per gli allacciamenti della linea Aretina con quelle di Pistoia e di Livorno presso Firenze e progetto definitivo del primo di tali allacciamenti.

2. Progetto di massima della nuova stazione di Firenze presso il Campo di Marte.

3. Progetto di una ferrovia da Stresa alla Cima del Mottarone.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 10 febbraio (N. 34). — **Relazione e Regio Decreto 27 gennaio 1889**, numero **6605** (Serie 3ª) col quale dal fondo di riserva per le *Spese impreviste*, inscritto al capitolo n. 98 dello stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro per l'esercizio finanziario 1889-1890, è autorizzata una 18ª prelevazione nella somma di lire seicentosessantamila (L. 660,000), da ripartirsi per L. 600,000 sul capitolo n. 26 « Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2ª categoria », e per L. 60,000 sul capitolo n. 36 « Spese per competenze al personale idraulico subalterno dovute a termini, e per servizi normali indicati nel Regolamento sulla custodia, difesa e guardia dei corsi di acqua — Assegni, indennità di trasferte e competenze diverse del personale straordinario — Sussidi e rimunerazioni » dello stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio predetto. — Questo Decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Gazzetta Ufficiale dell'11 febbraio (N. 35). — **Circolare** del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio sulla

compilazione di un elenco degli industriali e commercianti idonei a fare provviste per il Governo (Vedi « Notizie diverse » in questo stesso numero).

CRONACA PARLAMENTARE delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

I bilanci. — Nella seduta dell'11 corrente furono approvati, senza discussione, il *bilancio d'assestamento del Ministero dei Lavori Pubblici* e quello del Ministero delle Poste e dei Telegrafi.

Presentazione di disegni di legge. — Nella seduta del 10 l'on. La Cava, ministro delle Poste e dei Telegrafi, presentò un progetto sul *servizio telefonico.*

Circa il progetto per tale servizio presentato il 2 febbraio 1889 dal ministro Saracco, vedasi la « Cronaca Parlamentare » dei numeri 6, 25 e 28 dello stesso anno.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Noto-Licata — *Approvazione dei progetti esecutivi di otto tronchi Sampieri-Terranova* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato, con alcune avvertenze, i progetti esecutivi presentati dalla Direzione della Rete Sicula per gli otto seguenti tronchi da Sampieri a Terranova della ferrovia Noto-Licata: Sampieri-Scicli lungo metri 11,409.95; Modica-Ragusa Inferiore lungo m. 8896.95; Ragusa Inferiore-Osteria Lupis lungo m. 12,133.12: Osteria Lupis-Villa Caruso lungo m. 24,386.09; Villa Caruso-Corniso, m. 4499.71; Corniso-Biscari m. 19,100; Biscari Terranova m. 18,850.24.

Ferrovia della stazione marittima ai magazzini generali di Venezia. — *Ripresa dei lavori.* — Per alcune divergenze tra il Genio civile e la Società per la Rete Adriatica, riguardanti specialmente la costruzione del ponte in ferro sul canale Scomenzera, erano stati sospesi i lavori per il collegamento ferroviario della stazione marittima di Venezia coi magazzini generali. Il binario era già stato costrutto dalla parte della stazione marittima.

Ad appianare tali divergenze furono proposte alcune modificazioni al progetto del Municipio; e questo, a cui spetta la costruzione del ponte, delegò la Società ferroviaria a compilare il nuovo progetto così modificato.

Esso fu il giorno 8 corrente presentato al Municipio, a cui tocca approvarlo.

Ferrovia Cumana. — *Inaugurazione 3° tronco Pozzuoli-Fusaro.* — È annunciata per domani, 16, l'inaugurazione ufficiale del 3° tronco Pozzuoli-Fusaro della ferrovia Cumana; esso è tutto costrutto lungo il lido di Baja.

Ferrovie economiche in provincia di Foggia. — *Progetto di una rete a scartamento ridotto nel Gargano.* — La Deputazione provinciale di Foggia ha preso in esame il progetto dell'ingegnere Schisani per la costruzione di una rete ferroviaria a scartamento ridotto formata da due linee, dello sviluppo l'una di 110 chilometri e l'altra di 53 chilometri, che partendo da Motta toccherebbero tutti i centri più popolati e produttori del Gargano, mettendoli in diretta comunicazione fra di loro e col capoluogo.

La domanda di concessione dell'ingegnere Schisani è per la durata di anni 75, ed è subordinata al patto che la Provincia ottenga dal Governo la sovvenzione chilometrica nella misura più larga consentita dalle leggi in vigore per le ferrovie economiche. La Deputazione dovrebbe inoltre concedere l'uso gratuito delle strade provinciali, consentendo la loro larghezza l'impianto della ferrovia, e nel caso opposto l'occupazione delle zone laterali alle strade; ed ottenere che i varii Comuni interessati, a titolo di sussidio, concedano gratuita occupazione di suoli per la sede della ferrovia e sue dipendenze, in quei tratti in cui questa non potesse avvalersi delle strade provinciali. Il progetto definitivo verrebbe presentato in un termine non maggiore di sei mesi dalla firma del capitolato di concessione, e le linee sarebbero aperte all'esercizio dopo due anni dall'approvazione del progetto. Il preventivo ammonta ad 8 milioni per l'impianto ed a 650 mila lire per l'esercizio; capitali, questi che verrebbero forniti da una Società belga.

La Deputazione provinciale, prima di sottoporre il progetto all'esame del Consiglio, proporrà che questo interroghi il Governo sulla portata della sovvenzione da accordarsi all'opera: e ciò perchè ogni deliberazione possa esser presa solo dopo che l'appoggio del Governo avrà reso possibile l'attuazione del progetto.

Ricordiamo come nel n. 30 del 27 luglio 1889 abbiamo pubblicata una deliberazione del Consiglio provinciale di Foggia, in data aprile stesso anno, per la concessione dell'esercizio d'una rete completa di ferrovie economiche e di tramvie a vapore nella provincia.

Tramvia a vapore Monza-Trezzo-Bergamo. — *Apertura all'esercizio.* — Preannunciata per il 1° corrente (1), l'apertura all'esercizio di questa linea fu ritardata, in causa di una controversia, al giorno 12; nel quale fu fatta regolarmente.

La linea, di circa 37 chilometri, viene percorsa in ore 2, minuti 10.

Eleganti e comode sono le carrozze, alcune delle quali raggiungono m. 13 di lunghezza, Queste sono divise in 3 riparti: l'uno per la prima classe, l'altro per la seconda e nel mezzo havvi uno spazioso bagagliaio per le merci, ed un ordinato casellario per la posta. Il riscaldamento a vapore delle carrozze si ha mediante tubi che corrono lateralmente ad esse. Le carrozze sono della fabbrica F. Grondona e C. di Milano.

Tramvia a vapore del Chianti. — *Stato dei lavori.* — A maggiore sviluppo della notizia da noi pubblicata nel precedente numero, riportiamo dalla *Nazione:*

Questa linea, che deve andare da Firenze a Greve, con diramazioni per San Casciano in Val di Pesa, avrà complessivamente oltre 42 chilometri di lunghezza.

La linea avrà le sue stazioni principali a Greve, a San Casciano: ed altre intermedie al Galluzzo, alle Tavarnuzze, a Ponte Falciani, ecc.; essa servirà per i viaggiatori e per le merci.

Da Firenze il servizio merci partirà per ora dalla attuale stazione della Croce e, in seguito, dalla stazione, che deve costruirsi al Campo di Marte.

Il servizio de' viaggiatori muoverà invece da Piazza della Signoria, da Porta Romana, da Porta San Frediano (nuova Barriera) e Porta San Niccolò.

Già il binario è collocato in tutto il Viale de' Colli, sul Viale del Poggio Imperiale, da Porta Romana alla nuova Barriera di San Frediano, sul viale Torricelli, sul nuovo e magnifico viale del Gelsomino — la cui costruzione è riuscita davvero stupenda — sulla strada provinciale fin oltre le Tavarnuzze, cioè per più di 14 chilometri.

Il binario è armato con rotaie d'acciaio del peso di 24 chilogrammi al metro: tutto il materiale mobile è provvisto del freno a vuoto (Hardy) automatico.

Entro il mese corrente, la linea sarà aperta al pubblico fino alle Tavarnuzze; entro l'anno avremo l'apertura di tutta la linea sino a Greve.

Tramvia elettrica Firenze-Fiesole — *Stato dei lavori e prossima apertura.* — Annunciasi che nel venturo aprile possa aprirsi tale linea. Quanto prima giungeranno a Firenze tre motori della forza di tre cavalli, tre caldaie e tre macchine dinamo-elettriche.

La tramvia elettrica partirà da Piazza S. Marco e arriverà fino al bel mezzo della Piazza di Fiesole. Presto saranno principiati i lavori per mettere il binario da Piazza S. Marco

(1) V. questa stessa rubrica del n. 5.

alle Cure. Dalle Cure a San Domenico, la tramvia elettrica userà delle rotaie, che ora servono per la tramvia a vapore. A giorni comincieranno i lavori per porre le rotaie lungo la strada carrozzabile, che dalla Piazza San Domenico sale alla Piazza di Fiesole.

Gli è su questo tratto, assai ripido, che notasi l'ardito tentativo d'impiantarvi un servizio elettrico.

Tramvie a vapore a Firenze. — *Per il viale dei Colli.* — La posa delle rotaie è compiuta; ed il 7 corrente la locomotiva percorse per la prima volta tutta la linea pei Colli. Un breve tratto soltanto, presso la Barriera di San Niccolò, è ancora da costruirsi.

Tramvia a cavalli da Bologna a Borgo Panicale ed al Lavino di mezzo. — *Domanda per prolungamento dalla Scala.* — È in corso una domanda, sottoscritta da oltre un centinaio di firme, degli abitanti e villeggianti di Borgo Panicale alla Direzione della società dei *tramwais* a cavalli, perchè sia prolungata la tramvia che ora va da porta S. Felice alla Scala. Questo prolungamento misura circa un chilometro.

Vorrebbesi, poi, chiedere alla Società stessa che la tramvia faccia capo fino al Lavino di mezzo.

Tramvia Cavarzere-Dolo-Piove. — *Adunanza e commissione per la sollecitazione della costruzione.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nel n. 3, aggiungiamo che il giorno 6 corrente, invitati da un Comitato promotore si radunarono in Dolo, al Municipio, una trentina di cittadini appartenenti a diversi comuni del Distretto e approvarono un ordine del giorno facente voti per la più pronta e meno onerosa attuazione della tramvia Cavarzere-Piove-Dolo.

Venne all'uopo nominata una commissione di 7 membri.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Anticipazione sulla scadenza del termine per la costruzione del doppio binario.* — Il Consiglio Federale nella seduta del 7 corrente ha preso atto della dichiarazione della Direzione della Ferrovia del Gottardo che essa è disposta, a modificazione del primitivo programma di costruzione, a terminare per il 1° ottobre 1893 la posa del secondo binario sui tronchi Faido-Biasca ed Erstfel-Göschenen ed ha dichiarato responsabile la Società dell'assunto impegno.

Il Consiglio, in contraccambio, ha accordato il rilascio della cauzione versata nella Cassa federale, sulla somma di lire 4,500,000, per l'importo delle spese di costruzione del secondo binario.

Ferrovie francesi. — *Lunghezza e prodotti nel triennio 1887-88-89.* — Nel n. 47 del 23 novembre 1889 abbiamo pubblicato un riassunto della lunghezza e dei prodotti nel 1° semestre del medesimo anno. Riassumiamo ora dal *Journal officiel* le cifre ufficiali dei prodotti dell'intero anno 1889 comparati a quelli dei due precedenti esercizi.

I. Chilometri in esercizio.

Linee.	1887	1888	1889
1. Paris-Lyon-Méditerranée	7,814	7,931	8,074
2. Rhône au Mont-Cenis	133	133	133
3. Ferrovie algerine	513	513	513
4. Nord	3,490	3,587	3,590
5. Ouest	4,442	4,563	4,714
6. Orléans	5,998	6,035	6,095
7. Est	4,438	4,484	4,492
8. Midi	2,702	2,890	2,951
9. Ferrovie dello Stato	2,598	2,597	2,627
Totali	32,128	32,794	33,189

II. Prodotti lordi:

Linee	1887 Lire	1888 Lire	1889 Lire
1. P. L. M.	308,598,190	317,573,571	341,313,974
2. Moncenisio	4,731,423	4,538,137	5,110,669
3. Algerina	8,720.238	—	—
4. Nord	162,899,000	169,080,000	187,296,000
5. Ouest	133,124,757	133,788,672	145,077,470
6. Orléans	156,149,131	156,602,396	167,881,785
7. Est.	127,423,104	130,170,556	140,682,476
8. Midi	86,010,702	84,404,019	87,369,658
9. Stato	32,309,664	33,191,075	34,616,118
Totali	1,019,966,209	1,029,348,426	1,109,348,150

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Koblenz-Laufenburg Stein.* — Il Consiglio Federale nella seduta del 4 corrente ha accordata l'approvazione, con qualche riserva, al progetto generale di costruzione dalla ferrovia a scartamento normale Koblenz-Lanfenburg Stein.

— *Prodotti chilometrici nel 1889.* — Secondo l'introito fatto per chilometro nel corso dell'anno 1889, le ferrovie svizzere prendono il seguente posto in ordine decrescente:

1° Ferrovia del Pilato fr. 58,190 per chilometro; 2° ferrovia d'unione della stazione centrale di Basilea colla ferrovia badese franchi 55,766; 3° ferrovia Vitznau-Rigi franchi 52,910; 4° ferrovia del Butzberg fr. 49,290; 5° ferrovia del Gottardo fr. 47,678; 6° ferrovia Centrale svizzera franchi 38,545; 7° Zurigo-Zugo-Lucerna fr. 33,370; 8° ferrovia Giura-Berna fr. 31,825; 9° ferrovia del Bödeli franchi 30,019; 10° ferrovie Unite svizzere fr. 29,260; 11° ferrovia Nord-Est. fr. 27,517; 12° ferrovia Sud argoviese fr. 22,943; 13° Svizzera Occidentale-Sempione fr. 22,671; 14° Giura-neuchatellese fr. 17,935; 15° Wädenswel-Einsiedeln fr. 17,130. Per ultima della lista, col numero 42, figura la ferrovia Langenthal-Huttwil.

Ferrovie degli Stati Uniti nell'America del Nord. — *Fallite e liquidazioni nell'ultimo quattordicennio.* — È il *Railway Age* che ci fornisce questa curiosa statistica della vendita delle ferrovie in fallita nell'ultimo quattordicennio dal 1876 al 1889.

Anni	Numero delle ferrovie	Lunghezza delle ferrovie (miglia)	Capitale azioni e debito consolidato (dollari)
1876	30	3.840	217.848.000
1877	54	3.875	198.984.000
1878	48	3.906	311.631.000
1879	65	4.909	243.288.000
1880	31	3.775	263.882.000
1881	29	2.617	127 923.000
1882	16	867	65.426.000
1883	18	1.354	37.100.000
1884	15	710	23.504.000
1885	22	3.156	278.494.000
1886	45	7.687	374.109.000
1887	31	5.478	328.181.000
1888	19	1.596	64.555.000
1889	25	2.930	137.815.000
Totale in 14 anni	448	46.700	2.682.740.000

Fra le ferrovie vendute nell'anno 1889 trovavansi: la Wabash di 948 miglia, e con un capitale di 27,000,000 di dollari; la Cincinnati Washington and Baltimore di 281 miglia; la Richmond and Alleghani di 252 miglia; la Danver South Park and Pacific di 325 miglia e la Port Oxford and Port Austin di 218 miglia.

Ferrovie dell'Est Africano. — *Nella colonia portoghese di Mozambico.* — Facendo seguito alle notizie date nel n. 4, aggiungiamo che il Governo portoghese, con decreto del 1° corrente, ha autorizzato l'apertura all'esercizio dell'ultimo tronco delle ferrovie del distretto Lorenço-Marquez, da Incomeli alla frontiera del Transwaal.

Tutta la linea è ora esercitata dall'amministrazione dello Stato.

— *Nella Colonia del Capo.* — Da una dichiarazione del primo Ministro della Colonia del Capo risulta che ormai sono state tolte le difficoltà poste dal Transwaal per il prolungamento della ferrovia al di là di Bloemfontein, capitale della Repubblica d'Orange. La *British South African Company* ha altresì sottoscritto un componimento, mediante il quale la linea progettata sarà costrutta sino a Mafeking nello spazio di tre anni.

Questa sarà una importante tappa per l'impianto di comunicazioni dirette collo Zambese.

Notizie Diverse

Per gli industriali e commercianti. — *Circolare sulla compilazione di un elenco degli industriali e commercianti idonei a fare provviste pel Governo.* — Dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio è stata indirizzata la seguente circolare alle Camere di Commercio:

« Nell'intendimento di favorire il lavoro nazionale questo Ministero, sulla scorta delle indicazioni all'uopo fornite dalle Camere di commercio, faceva compilare nel 1879, un elenco dei principali industriali e commercianti che potevano concorrere alla esecuzione di lavori e di forniture per le pubbliche amministrazioni od anche per le aziende private nelle quali il Governo fosse cointeressato.

« Lo sviluppo preso dalle industrie in questi ultimi anni, e le variazioni che nel frattempo possono aver subite gli stabilimenti allora esistenti ed indicati nell'elenco, hanno oramai di troppo scemato l'importanza e il valore dell'elenco stesso, perchè esso possa servire allo scopo pel quale fu compilato.

« Io mi rivolgo pertanto nuovamente alle Camere pregandole di favorirmi quelle maggiori e più recenti notizie che potranno intorno agli opifici esistenti nei rispettivi distretti, segnalandomi quelli che per qualità e mite prezzo dei prodotti, potrebbero concorrere seriamente agli appalti governativi, affinchè io possa a mia volta segnalarli a tutte le pubbliche amministrazioni, mediante la compilazione di un nuovo e più completo elenco.

« Gradirò che tali indicazioni mi siano fornite con la maggiore sollecitudine possibile.

« Roma, 31 gennaio 1890. *Per il Ministro* Amadei ».

Treno ospedale della Croce Rossa. — La Presidenza della Croce Rossa sta prendendo accordi col Ministero della Guerra e con quello dei Lavori Pubblici per l'effettuazione di una lunga corsa di prove del treno-ospedale, completamente equipaggiato e fornito di tutto il materiale occorrente. La data dell'effettuazione di questo esperimento, venne stabilita pel 25 aprile.

Locomotiva ferroviaria " duplex ". — La Compagnia del Gottardo ha comandato a Monaco una prima locomotiva detta *duplex* che peserà 85,000 chilogrammi, e sarà la più potente del mondo. Si chiama *duplex* una macchina munita di due meccanismi indipendenti, uno ad alta e l'altro a bassa pressione e governanti ciascuno due paia di ruote motrici accoppiate, ciò che fa otto ruote motrici invece delle abituali. Queste macchine sono più economiche e più forti che due locomotive riunite.

Un treno-esposizione. — *Sulle ferrovie delle Indie inglesi.* — Da lungo tempo parlasi di navi per esposizioni galleggianti e circolari; tratterebbesi ora di servirsi anche dei treni ferroviari come deposito e magazzino di campioni di merci.

Tale progetto è ora allo studio a Calcutta, ove sorse la proposta di costrurre un treno di una trentina di vetture in cui ordinare i prodotti e campioni di quelle Case di commercio che vogliono incominciare od aumentare rapporti commerciali colle provincie del Nord-Ovest.

Questo treno si fermerà a tutte le stazioni: si fermerà 48 ore nelle principali, un giorno in quelle ordinarie, qualche ora soltanto nelle piccole località. Ciascuna Casa commerciale esponente farà viaggiare, colla merce, i proprii commessi, che saranno incaricati della vendita e della sorveglianza.

Il progetto del treno-esposizione fu emesso da un funzionario delle ferrovie indiane.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Seguiamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 10,440 per maggiori lavori da eseguirsi a consolidamento del corpo stradale alle estremità dei viadotti Acquace e Marinella 1°, ai chilometri 50.090 e 50.440 (da Porto Civitanova) della linea Macerata, fra Tolentino e San Severino;

L. 7,800 per consolidamento in un tratto della ferrovia Orte-Chiusi-Terontola-Firenze, presso la stazione di Rignano, al chilometro 286.340;

L. 5,000 per consolidamento del muro sottocorrente al ponte della luce di m. 5 sul fosso Arcisa, al chilometro 235.204, della linea da Terontola a Firenze;

L. 2,004 per consolidamento dei due acquedotti ai chilometri 127.860 e 128.029 della linea Roma-Solmona;

Costruzione d'un tratto di tombino di scolo nel piazzale della stazione di Udine.

Rete Mediterranea. — L. 39,600 per consolidamento di tre trincee lungo la ferrovia da Asciano a Montepescali;

L. 9,500 per completamento della massicciata sulla tratta da Ventimiglia al confine francese, esercitata dalla Compagnia P. L. M.;

L. 4,500 per sgombro di massi fra i chilometri 118.900 e 125.800 della linea da Napoli a Metaponto;

L. 1,300 per provvista e messa in opera di serramenti ad otto finestre nel riparto fucine nelle officine di Pietrarsa.

Fabbisogno * del materiale metallico d'armamento pel tronco Savone-Carinola della linea Sparanise-Gaeta.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 5,400 per consolidamento del corpo stradale alla progressiva 276.522 nella località detta del Palazzone lungo la linea Asciano-Montepescali;

L. 1,061.75 per ricostruzione della parte caduta e pericolante del piedritto sinistro della galleria di Pianfino in corrispondenza alla terza nicchia, nonchè del vôlto di detta nicchia sulla linea Savona-Bra.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Appalto lavori di consolidamento del rilevato stradale nella località detta Palazzone sulla linea Montepescali-Asciano. L'importo approssimativo dei lavori ascende a lire 5,400 e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del 21 andante.

Ministero dei Lavori Pubblici — 28 febbraio. — Presentazione * delle dimande per prendere parte alla licitazione privata della costruzione dei tronchi da Zappulla a Cefalù della Messina-Patti-Cerda.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Lucca — 24 marzo, ore 10 ant. — Appalto * e deliberamento definitivo per la costruzione del tronco Lucca-Ponte a Moriano della ferrovia Aulla-Lucca. Importo L. 930,000. Cauzione provvisoria L. 47,000; cauzione definitiva L. 93,000.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Salvaneschi Siro di Pieve Albissola col ribasso del 22.51 0/0 i lavori per la costruzione di un repellente a difesa del ponte sul torrente Staffaro, lungo la linea Voghera-Pavia.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Comitato, 14 corrente*). — Ermanno Von Seutter di Perugia per fornitura di 50,000 traversi di legna quercia-rovere;

Moriconi Pietro di Orvieto per fornitura di 10,000 traversi di quercia-rovere;

Saldarini Carlo di Milano per appalto lavori di aggiunta dell'arco rovescio ed alla parziale ricostruzione del vòlto della galleria del Monte Olimpino;

Boffa Lorenzo di Torino per appalto lavori di riordino e sistemazione generale della stazione d'Ivrea;

Lorenzo Lovari di Cortona per fornitura di 5,000 traversi di legna quercia-rovere;

Francesco e Filippo Plutino per acquisto di terreno in Comune di Reggio Calabria per ampliamento piazzale merci nella stazione di Archi Reggio.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Aggiudicazioni definitive.

Direzione del Genio Militare per i lavori della R. Marina — Venezia. — L'appalto dei lavori di ricostruzione del muro a nord e del tetto del cantiere N. 50 nel R. Arsenale marittimo di Venezia è stato aggiudicato al signor Giove Luigi di Venezia col ribasso del 31.09 0[0 su L. 37,000 (V. N. 5).

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (21 febbraio, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del quarto tronco della strada provinciale di prima serie N. 13, compreso fra la Masseria Preutillo e la Sella sotto il Casino di Mastroadamo (metri 10,168.85). Importo L. 372,240. Cauzione provvisoria L. 17,000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 8.

R. Prefettura di Treviso (24 febbraio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori in destra del Piave a presidio della esistente opera di fondazione nella località Volta Croce. Importo L. 61,065. Lavori compiuti in giorni 100. Cauzione provv. L. 7000. Cauzione definitiva il decimo.

R. Prefettura di Roma (25 febbraio, ore 11 ant, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di completo asciugamento delle terre basse nella Valle di Baccano nel territorio di Campagnano di Roma. Importo L. 42,100. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di Valguarnera (27 febbraio, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione del quarto tronco della strada comunale obbligatoria Valguarnera-Radduso, compreso tra il Vallone Pietrapesce e la strada provinciale Raddusa, stazione omonima. Importo L. 69,724.34. Cauzione provvisoria L. 3000. Fatali 20 marzo, ore 12 merid.

R. Prefettura di Catania (28 febbraio, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada comunale obbligatoria che da Biancavilla conduce alla frazione Rovere Grosso. Importo L. 60,645.48. Fatali a giorni 15 (V. N. 1).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Girgenti (3 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada provinciale N. 151, da Ribera alla provinciale Chiusa Sclafani oltre il torrente S. Carlo, compreso fra Calamonaci e l'innesto della strada Lucca Sicula-Villafranca Sicula (m. 11,069.33). Importo L. 340,000. Cauzione provvis. L. 24,000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Arezzo (4 marzo, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione d'una Botte attraverso il canale di Montecchio sottopassante il nuovo allacciante di destra presso il Porto a Brolio. Importo L. 180,600. Lavori compiuti in 300 giorni. Cauzione provvisoria L. 9000. Cauzione definitiva il decimo.

Francia. — *Prefettura delle Alpi Marittime a Nizza* — 25 febbraio, ore 10.30 ant. — Costruzione della strada del porto di Mentone. Importo L. 24,000; cauzione L. 700.

— — *Prefettura dell'Ain a Bourg* — 26 febbraio, ore 2 pom. — Costruzione d'un acquedotto longitudinale, ad uso d'*égout*, al sobborgo di Lyon a Bourg. Importo L. 15,000; cauzione L. 400.

Svizzera. — *Direzione dei Lavori Pubblici della Confederazione a Berna.*— Sino al 22 corrente le sottomissioni per i lavori di terra e muratura e per la provvista delle pietre da taglio occorrenti alla costruzione del nuovo palazzo delle Poste a Ginevra.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Venezia — (25 febbraio ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura di m. c. 630 di legnamo quercia in planzoni di varie dimensioni. Importo L. 74,700. Cauz. L. 7470. Fatali 18 marzo p. v. ore 12 merid.

R. Fabbrica d'Armi — Torre Annunziata — (28 febbraio, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura divisa in due lotti: 1° lotto, Kg. 14,350 di acciaio fuso in verghe diverso a L. 0.75; Kg. 4300 di acciaio naturale in verghe a L. 0.80; Kg. 300 di acciaio in filo sottile a L. 2. Consegna a giorni 30. Cauz. L. 1481. — 2° lotto, Kg. 6000 di olio d'oliva ordinario a L. 1.10. Consegna a giorni 20. Cauzione L. 660.

Francia. — *Tribunale di Commercio a Parigi.* — 20 febbraio, ore 1 pom. — Fornitura di Kg. 1,640,000 d'acido solforico a 66°, in 17 lotti da fornirsi alle polveriere d'Angoulême e d'Esquerdes.

Aggiudicazioni.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — **La trasformazione** di Kg. 34,300 di ottone usato in tubi, limatura e trapanatura, da rifondere in Kg. 22,866 di ottone nuovo in verghe, fogli e lastre fu aggiudicata alla Società metallurgica Italiana di Livorno per L. 11,261.51 (V. N. 1).

Id., Id. — La fornitura di 4 barche a vapore a scafo di legno, della lunghezza di m. 14 con relativo apparato motore, ecc., venne aggiudicata alla Ditta C. T. T. Pattison di Napoli per L. 71,584.80. (V. N. 3).

Direzione Artiglieria e Torpedini — Spezia — La fornitura di una gru locomobile a vapore fu aggiudicata alla ditta De Marco, Vianello, Moro e C. di Venezia per L. 17,233.90. (V. N. 4).

Ministero della Marina: Colombo Bareggi, di Milano: 60 lampade Paskall, L. 3600;

Andrea Grappato, di Venezia: 2 barche a vapore a scafo di legno, L. 26,391;

Marcel Foureau, di Parigi: 50 anime per trapani flessibili, L. 5350;

Fr. Glisenti fu Giovanni, di Brescia: chiavarde per piastre da corazzatura, L. 18,532;

Società fabbriche unite di biacche e colori di Genova: minio in polvere, L. 11,350;

Henry Wood, di Liverpool: un'àncora, L. 10,000.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione di 4 coperchi per epuratori per la Compagnia Napoletana del Gas in Napoli

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Febbraio 8	Febbraio 15
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 690.50	692
» » Mediterranee	» 559.50	560
» » Sicule.	» 570	570
» » Sarde (preferenza)	» 265	265
» » Palermo-Marsala-Trapani . .	» 370	370
» » Gottardo.	» 860	850
Buoni Ferrovie Meridionali	» 532	532
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . . .	» 294	294
» » Novara-Seregno	» —	—
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 315	317
» » » 2ª emiss.	» 302	302
» » Centrale Toscana. . .	» 520	520
» » Meridionali.	» 318.50	319
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 306	308
» » » serie *B*. . . .	» 303.50	305
» » » 1879	» 311.50	311.75
» » Pontebba	» 455	455
» » Nord-Milano	» 260.50	262 50
» » Meridionali Austriache.	» 320.25	320.75
» » Gottardo 4 %. . . .	» 102	102.10

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Banca Nazionale nel Regno d'Italia. — La *Gazzetta Ufficiale* dell'11 corr., n. 35, pubblica l'elenco delle 2149 cartelle fondiarie, tipo 4 e 4 1|2 0|0, rimborsabili dal 1° aprile p. v.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

24 febbraio. — **Tramvie di Modena.** — Assemblea generale a Modena.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

24 marzo. — **Banca Nazionale nel Regno d'Italia.** — Assemblea generale per le ore 12 merid., in Genova nel palazzo della Banca.

VERSAMENTI.

Ferrovie del Mediterraneo. — Dal 24 al 28 corrente deve esser fatto il versamento del 7° decimo (V. pagine *Annunzi*).

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carbone.

FRANCIA. — Segnalasi una continuazione nell'aumento dei prezzi, tanto più in seguito alla diminuzione dell'importazione dal Belgio, dalla Germania e dall'Inghilterra per causa della domanda nei paesi stessi.

Una statistica francese ci rivela come il consumo per ogni abitante sia: in Francia di 780 chilogrammi per anno; di 1,500 chilogrammi in Germania; di 2,100 chilogrammi nel Belgio e di 3,700 chilogrammi nell'Inghilterra.

GERMANIA. — Mercato un po' incerto, con tendenza tuttavia al rialzo, specialmente nel *coke*.

ITALIA. — Prezzo per tonnellata, franca sui vagoni;

	Genova	Torino
Cardiff Naval, 1ª qualità . . .	L. 34.50	42.35
» Rhondda Merthyr . . .	» 34 —	41.85
Antracite di Swansea:		
Grosso-crivellato alla miniera . .	L. 29.50	—
Minuto	» 23.50	—
Scozia Best-Wishaw	» 27.80	35.65
» Best-Hamilton-Ell	» 28.50	36.35

Ferri e ghise.

BELGIO. — Ristabilitasi la calma per le migliori notizie da Middlesbrough, il mercato è assai ben tenuto. Le ghise tuttavia vi sono rare.

FRANCIA. — Poche transazioni, rari essendo i lavori in corso. Per il mercato interno segnalansi i seguenti prezzi ogni 100 chilogrammi: ferri ordinari L. 20; corniere, 1ª qualità, L. 21; *poutrelles* da 80 a 160 mm., L. 21; id. da 180 a 220 mm., L. 20.50. Per l'esportazione ottengonsi ribassi.

GERMANIA. — Prezzi sempre fermi, con tendenza generale al rialzo.

INGHILTERRA. — Il mercato metallurgico non si è ancora completamente calmato; le ghise continuano a ribassare. Notasi una grande diminuzione nelle ordinazioni relative all'industria navale. Si è constatato che gli *stoks* diminuiscono a Glasgow, mentre la produzione diminuisce a Middlesbrough.

STATI UNITI. — La produzione totale della ghisa nel 1889 fu di tonnellate 7,604,500, con aumento di 336,000 su quella del 1888; la produzione dell'acciaio nel 1889 fu di 1,287,000 tonnellate.

Rame.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato assai sostenuto, quantunque i prezzi non abbiano variato da quelli della precedente settimana.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Prezzi sempre fermi: elettrolitico, da M. 79 a 85; inglese raffinato in lingotti, da M. 59 a 61; inglese laminato, M. 75, compresa la dogana, ogni 50 chilogrammi.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato generalmente fermo, nonostante qualche prezzo un po' più debole. *Chili*, buon ordinario, dapprima: Ls. 48.15 a contanti e Ls. 49-7-6 a tre mesi; poscia da Ls. 47-17 6 a 48 a contanti, e da Ls. 48-10 a 48-12-6 a tre mesi. *Tough* inglese, Ls. 54 a 55; *Best-selected*, Ls. 56 a 57.

STATI UNITI. — *New-York.* — Il rame risentesi delle condizioni generali del mercato metallurgico. Il *Lac* in leggiero ribasso a 14-25 cts. contro 14.50 della settimana precedente.

Stagno.

FRANCIA. — *Parigi.* — Ribasso su tutti i prezzi. *Banka* L. 255 contro 257.50 d'otto giorni addietro; *Billiton* L. 250 contro 253.75; *Détroits* 247.50 contro 250; stagno inglese L. 255 contro 257.50.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato fermo. *Banka*, in massa, M. 108; stagno inglese raffinato, in lingotti, M. 110 i 50 chilogrammi.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato animato dapprima, poscia calmo, con tendenza al ribasso, per la grande quantità di metallo attirato sul mercato dai primi prezzi. *Détroits* Ls. 90-17-6 a 91, a contanti; Ls. 91-17 6 a 92, a tre mesi. Lingotti inglesi ordinari Ls. 96; i raffinati Ls. 99; le barre 98.

Piombo.

FRANCIA. — *Parigi.* — Ribasso accentuato. Marche ordinarie, consegna all'Havre, L. 32.50 contro 33 della precedente settimana; id. consegna a Parigi, L. 33.25 contro 33.75 della settimana precedente.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Affari pochi. Piombo straniero offerto Ls. 12-12-6 a 12-15, accettato 12-10.

STATI UNITI. — Nonostante i pochi affari su tutti i mercati, i prezzi si mantennero assai fermi, con pochissime variazioni da quelli della settimana precedente.

Zinco.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato in serio e generale ribasso. Zinco di Slesia, consegna all'Havre, L. 61; altre buone marche, id., L. 60, consegna a Parigi L. 60.60.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Metallo ben tenuto. Zinco di Slesia, M. 24 a 25; laminato di Slesia e della Vieille Montagne, questo con dogana compresa, M. 27-25 i 50 chilogrammi, come nella settimana precedente.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Nuovo e sensibile ribasso, che puossi annotare da 37 sc. 6 d. a 40 sc. sui prezzi della settimana precedente.

STATI UNITI. — *New-York.* — Segnalasi fermezza; zinco ordinario 5-40 cts.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 31 *Gennaio* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Nettuno-Ciampino	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 53	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	2,904.45	9,456.00	1,058.90	3,862.30	803.55	2,123.60	2,326.90	3,835.55	4,490.35	1,455.45	4,036.35	2,357.45
Bagagli e Cani	78.35	219.05	15.70	11.05	3.90	31.45	4.50	39.50	76.60	16.50	32.70	20.35
Merci a G. V. ed Accelerata . .	505.50	2,717.25	88.31	293.35	101.70	342.06	59.10	148.05	441.21	304.30	458.45	192.80
Merci a P. V.	5,696.53	6,246.08	996.81	2,449.50	2,613.55	2,923.20	38.05	2,522.50	1,045.50	386.65	2,207.09	627.55
TOTALI . . .	9,184.83	18,638 38	2,159.72	6,616.20	3,522.70	5,420.31	2,428.55	6,545.60	6,053.66	2,162.90	6,734.59	3,198.15

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 3ª Decade — dal 21 al 31 Gennaio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	645.215 56	32.598 86	281.238 92	1.477.761 12	16.350 23	2.453.164 69	4.055 00	604 97
1889	803.252 93	40.672 59	285.503 14	1.315.572 76	16.318 58	2.461.320 00	3.997 00	615 79
Differenze nel 1890	— 158.037 37	— 8.073 73	— 4.264 22	+ 162.188 36	+ 31 65	— 8.155 31	+ 58 00	— 10 82
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.					
1890	2.056.853 44	90.866 38	773.524 93	3.827.348 44	47.473 25	6.796.066 44	4.055 00	1.675 97
1889	2.284.361 61	104.009 13	784.193 61	3.468.838 39	45.924 44	6.687.327 18	3.997 00	1.673 09
Differenze nel 1890	— 227.508 17	— 13.142 75	— 10.668 68	+ 358.510 05	+ 1.548 81	+ 108.739 26	+ 58 00	+ 2 88
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	62.917 62	1.234 49	15.205 68	84.992 58	1.493 42	165.843 79	1.109 00	149 54
1889	59.881 48	1.186 27	10.954 17	80.882 42	1.436 35	154.340 69	1.114 00	138 55
Differenze nel 1890	+ 3.036 14	+ 48 22	+ 4.251 51	+ 4.110 16	+ 57 07	+ 11.503 10	— 5 00	+ 10 99
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.					
1890	178.304 56	3.071 57	42.498 24	230.505 50	4.110 65	458.490 52	1.109 00	413 43
1889	172.468 75	2.953 93	33.899 80	214.064 64	4.007 53	427.394 65	1.114 00	383 66
Differenze nel 1890	+ 5.835 81	+ 117 64	+ 8,598 44	+ 16.440 86	+ 103 12	+ 31.095 87	— 5 00	+ 29 77

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1890	Prodotti della decade 1889	Prodotti della decade *Differenze* nel 1890	Prodotti dal 1º gennaio 1890	Prodotti dal 1º gennaio 1889	Prodotti dal 1º gennaio *Differenze* nel 1890
Viaggiatori	2.295 75	2.858 28	— 562 53	6.477 55	6.909 10	— 431 55
Merci	664 92	585 37	+ 79 55	2.202 75	2.028 94	+ 173 81
Introiti diversi	27 80	142 69	— 114 89	84 84	188 70	— 103 86
Totali	2.988 47	3 586 34	— 597 87	8.765 14	9.126 74	— 361 60

ANNUNZI

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pavlani Dirett. propr. responsabile

ANNO XXIII. Sabato, 22 Febbraio 1890. NUM. 8.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

FERROVIE IN COSTRUZIONE
PER CONTO DELLA
SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Linea Cornia-Piombino.

Questa linea lunga metri 14,042 venne interamente appaltata fin dallo scorso luglio alla Ditta Ridolfi Ridolfo; ma, stante la difficoltà frapposta da un ricco proprietario all'espropriazione dei suoi terreni, sui quali devesi svolgere una buona parte della suddetta ferrovia, l'incominciamento dei lavori subì qualche ritardo. Ora tutte le difficoltà vennero appianate ed i lavori procedono alacremente, e si può ritenere che la linea stessa potrà essere aperta con qualche vantaggio sull'epoca prescritta dalla Legge.

Linea Velletri-Terracina.

La linea Velletri-Terracina, che misura una lunghezza di km. 79.336, quantunque non presenti speciali difficoltà di costruzione, deve però essere costruita attraverso terreni paludosi e regioni malariche che offrono serii ostacoli alla sollecita esecuzione dei lavori, e che impongono l'osservanza di speciali precauzioni.

Essa venne divisa in otto tronchi i quali si trovano rispettivamente appaltati alle seguenti ditte: Vitali Domenico, Polidori Elpidio (2° e 3°), Guarnieri Giustino, Massi ing. Giulio, Venturini Stefano, Orsi Giuseppe e Badelleno Francesco.

Su tutti questi tronchi le imprese suddette hanno già incominciato a lavorare, approfittando della stagione favorevole, per modo di ultimarla nei termini prefissi.

Linea Cuneo-Saluzzo.

Della linea Cuneo-Saluzzo lunga km. 34.101 vennero appaltati il 2° e 3° tronco compresi fra Cuneo e Villafalletto, della rispettiva lunghezza di m. 12,485 e 5815, alle Ditte Gazzena Emilio e Mersi Bartolomeo. Venne inoltre affidato alla Ditta Guglielminotti Giacomo l'allargamento di tre manufatti esistenti sulla linea Cuneo-Torino allo scopo di rendere comune quella tratta colla ferrovia Cuneo-Saluzzo. Quanto prima saranno pure appaltati i tronchi rimanenti compresi fra Villafalletto e Saluzzo.

Linea Sparanise-Gaeta.

Questa linea misura una lunghezza di km. 59.402 e venne divisa in otto tronchi.

Il primo di questi venne affidato, per la parte da Sparanise a Rapestelle, lunga m. 4400 alla Ditta Tommaso Coppelli, la quale ha pressochè ultimati i lavori della tratta compresa fra Sparanise ed il torrente Savone, comune con la Roma-Napoli e che occorre sia compiuta contemporaneamente alla posa del secondo binario su quella linea. La parte restante del 1° tronco compresa fra Rapestelle e Carinola, lunga m. 5230 venne appaltata alla Ditta Cappelli Francesco, la quale ha già bene avviato i movimenti di terra.

L'ampliamento della stazione di Sparanise, reso necessario in conseguenza dell'innesto della nuova linea, venne affidato alla Ditta Franchini ing. Michele ed i relativi lavori sono già in corso di esecuzione.

Vennero inoltre appaltati: il 2° tronco, compreso fra Carinola e Sessa-Aurunca lungo m. 8040, alla Ditta Spadari Salvatore; i tronchi 6° e 7°, della complessiva lunghezza di m. 8300, alla Società per Opere pubbliche nel Mezzogiorno d'Italia, ed il tronco 8° lungo m. 3300 alla Ditta Grasso Gaetano.

Questi tronchi sono i più importanti della linea perchè comprendono quattro gallerie della complessiva lunghezza di m. 844, ed altre importanti opere d'arte; e venne perciò dato loro la precedenza sui rimanenti che verranno appaltati quanto prima, trovandosi già pronti i relativi progetti.

Linea Roma-Segni.

Questa linea di grandissima importanza commerciale e militare, lunga km. 47.188.02 è l'unica fra le nuove linee che deve essere costrutta a doppio binario e deve essere interamente ultimata per il mese di maggio 1892.

Il tempo è abbastanza ristretto stante le difficoltà che vi si incontrano; ma il modo con cui sono iniziati i lavori dà l'assicurazione che la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo potrà ultimarla per l'epoca fissata dalla legge.

Infatti sono già appaltati i tronchi la cui esecuzione richiede maggior tempo; e per la Galleria dell'Olmata in ispecie, lunga 980 metri, che è l'opera più importante di tutta la linea, i lavori di perforazione sono già stati iniziati da tempo. Detti lavori vennero affidati, per l'imbocco verso

Roma, alla Ditta Agostinelli con un tratto di linea esterna che costituisce il 7° tronco; e per l'imbocco verso Segni, alla Ditta Cecchetti Pasquale.

Alla stessa Ditta Cecchetti venne anche appaltato fin dallo scorso anno il tronco dal km. 6 a Ciampino che, compresi i raccordi colle attuali linee di Napoli e Frascati, misura una lunghezza di m. 9307.28 e la cui costruzione viene spinta colla massima celerità onde avere il tronco ultimato possibilmente pel maggio venturo e poter così esercitarlo abbandonando quello corrispondente della linea vecchia, sul quale vi sono forti pendenze che ne incagliano l'esercizio.

La costruzione del 3° tronco lungo m. 4871 venne aggiudicato alla Ditta Ronchetti e Stradella; ed ora trovansi in corso le pratiche d'appalto per i rimanenti tronchi.

Linea Avellino-Ponte S. Venere.

La linea Avellino-Ponte S. Venere, lunga Km. 118.588, è divisa dalla legge 1888 in diversi tronchi, secondo il periodo di tempo concesso per la loro costruzione. Fra questi, il primo che dovrà essere aperto all'esercizio è quello tra Rocchetta Melfi e Monteverde, sul quale pertanto vennero incominciati i lavori in precedenza. Fin dallo scorso maggio ne venne appaltata la tratta più difficile, che comprende la Galleria degli Arconi, lunga m. 618, alla Ditta Antonio Sturbini; ed i lavori a quest'ora sono bene avviati, malgrado le difficoltà che si dovettero superare in causa della malaria dominante in qnella regione e della mancanza di strade. Ultimamente poi venne pure affidata alla stessa Ditta Sturbini la costruzione della tratta compresa fra quella Galleria e la stazione di Rocchetta Melfi.

Complessivamente si hanno dunque 11 chilometri di linea appaltati, e per gli altri tre mancanti per arrivare alla stazione di Monteverde sono in corso trattative.

Pel tronco Avellino-Paternopoli della linea stessa, per la cui costruzione sono concessi quattro anni, si trovano in corso le pratiche d'appalto per le due tratte più importanti, comprendenti le gallerie di Montefalcione e Parolise della rispettiva lunghezza di m. 2580 e 1230. Sappiamo poi essere intenzione della Società Mediterranea di costruire una ferrovia di servizio a scartamento ridotto da Rocchetta Melfi a Monticchio onde facilitare il trasporto dei materiali occorrenti.

Linea Genova-Ovada-Asti.

Fra tutte le linee la cui costruzione venne affidata alla Società del Mediterraneo, la Genova-Ovada-Asti è certo la più importante, sia dal lato commerciale che tecnico. Aprendo un nuovo sbocco al porto di Genova verso l'alto Piemonte e percorrendo valli ubertose e rinomate specialmente per la loro produzione vinicola e dove allignano anche fiorenti industrie, essa è certo destinata ad un intenso movimento, per far fronte al quale vennero imposti dei limiti di pendenza e di curva che ne renderanno più facile l'esercizio, ma ne renderanno però più difficile e più costosa la costruzione. Vi si riscontrano perciò dei manufatti importantissimi, ponti, viadotti e numerose gallerie. Fra queste, le più importanti sono quelle del Turchino, lunga m. 6500 circa, e quella del Cremolino, di 3400 metri.

Per la costruzione di questa linea si hanno varii periodi di tempo, cioè 4 anni pel tronco Asti-Ovada, 5 pel successivo da Ovada a Campoligure, 6 per quello da Rivarolo a Mele, ed 8 finalmente pel tronco Mele-Campoligure che comprende la Galleria del Turchino.

La Società del Mediterraneo, per trovarsi in grado di avere ultimati tutti i lavori per l'epoca prescritta, ha già da tempo incominciata la perforazione di quasi tutte le gallerie.

Ed è così che a quella del Turchino si lavora già ai due imbocchi ed al pozzo di Masone; al Cremolino la perforazione è già avanzata ai due imbocchi e ad un pozzo centrale; ed è pure incominciato lo scavo delle gallerie di Visone, Alice Bel Colle; vennero ultimamente appaltati anche due tronchi della tratta Asti-Ovada ove giaciono quattro piccole gallerie.

Per le gallerie del Turchino e del Cremolino, stante la loro importanza e la natura della roccia da attraversare, che è un serpentino abbastanza duro, si intende ricorrere alla perforazione meccanica, e si sta già costruendo all'imbocco sud della galleria del Turchino ed a quella nord del Cremolino i piazzali su cui sorgeranno i cantieri delle installazioni meccaniche, le quali ultime verranno eseguite dalla rinomata Ditta Blanchod di Vevey.

LEGISLAZIONE FERROVIARIA INGLESE

Nuova legge 30 agosto 1889 sull'ordinamento delle ferrovie (*) e relativa circolare del « Board of Trade ».

Crediamo opportuna ed interessante cosa il pubblicare la traduzione del testo della *Legge inglese del* 30 *agosto* 1889 *che modifica le leggi precedenti circa l'ordinamento delle Strade Ferrate* e la traduzione del testo della *Circolare del « Board of Trade » del* 24 *ottobre stesso anno per l'esecuzione della legge predetta.*

La legge ha per iscopo di assegnare al « Board of Trade » i poteri necessari per obbligare le Società ferroviarie a prendere nuovi provvedimenti circa la sicurezza dei treni.

Il « Board of Trade » ha poi inviato, il 24 ottobre 1889, a tutte le Società per le Strade Ferrate del Regno Unito una circolare in cui invita le Società stesse a prendere i provvedimenti che occorrono per l'osservanza della legge entro un determinato spazio di tempo. Questa circolare riproduce le disposizioni della legge 25 dicembre 1885 relative alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie.

*
* *

Testo della legge.

I. — *Diritto di ordinare a prendere provvedimenti per la sicurezza del pubblico.*

1. Il « Board of Trade » può, in ogni epoca, dare ordine ad una Società di adottare, a scadenza fissa e con riserva delle eccezioni e modificazioni occorrenti, taluno dei seguenti provvedimenti:

a) Adottare il « block-system » su tutte o su taluna delle sue linee aperte al trasporto pubblico dei passeggieri;

b) Provvedere, su tutte o su taluna delle linee, al funzionamento degli aghi e dei segnali che trovansi sulle medesime o sono in rapporto con esse:

c) Adottare ed impiegare, in tutti i treni di viaggiatori, freni continui rispondenti alle seguenti condizioni:

Il freno deve agire istantaneamente e dev'essere suscettibile di essere posto in azione tanto dal macchinista che dal personale viaggiante;

Il freno deve agire automaticamente, quando avvenga qualche inconveniente nella continuità della sua azione;

Esso deve potersi applicare a tutti i veicoli del treno, trasportino, o non, viaggiatori;

Il freno deve essere normalmente adoperato nel servizio quotidiano;

Le diverse parti del freno devono essere di ottimi materiali e facili a conservare in buon stato.

2. Il « Board of Trade » nel prendere un provvedimento qualsiasi in virtù di questo articolo, avrà riguardo alla natura ed all'importanza del traffico della Società, e consulterà preventivamente ogni Società ed ogni persona che creda aver titoli sufficienti per essere sentita.

II. — *Sanzione ai provvedimenti del « Board of Trade ».*

Quando non sia data esecuzione ad un provvedimento del « Board of Trade », che abbia per iscopo l'attuazione delle disposizioni indicate nel precedente articolo, la Commis-

(*) *Regulation of Railways Act*, 1889 (52 and 53 Vict., Ch. 57).

sione di ferrovia e canale può, su dimanda del « Board of Trade », ingiungere l'obbedienza a tale provvedimento e costringerne l'osservanza, come se l'avesse dato essa stessa per l'attuazione di una qualsiasi delle disposizioni legali comprese nella sua giurisdizione.

III. — *Emissione di obbligazioni per provvedere alle spese dei lavori ordinati.*

Quando una Società riceverà dal « Board of Trade » l'ordine di installare apparecchi, o di eseguire lavori, o di fare, in dipendenza delle disposizioni della presente legge, spese imputabili al conto capitale, la Società potrà presentare al « Board of Trade » il preventivo del costo di questi apparecchi, dell'esecuzicne dei lavori, ed in generale di quanto è necessario per conformarsi all'ordine. Ed il « Board of Trade » può, su ciò, per dimanda della Società, stabilire e determinare la somma che costituisce realmente una spesa del capitale. E la Società può, in ogni epoca, emettere obbligazioni al portatore o nominative, di priorità o uguali a qualsiasi serie preesistente di obbligazioni al portatore o nominative, il cui tasso d'interesse non oltrepassi il 5 0|0 all'anno; e ciò sino alla concorrenza della somma stabilita e determinata. Il capitale ottenuto secondo le disposizioni del presente articolo servirà a soddisfare le richieste in questione del « Board of Trade »; esso non potrà essere distolto per qualsiasi altra applicazione; e, oltre il certificato del « Board of Trade », non sarà richiesta altra qualsiasi autorizzazione per permettere e rendere valida l'emissione di tali obbligazioni.

IV. — *Prospetti delle eccedenze d'ore di lavoro.*

1. Ogni Società ferroviaria invierà periodicamente al « Board of Trade » i prospetti delle persone da essa impiegate, le cui occupazioni si riferiscono alla sicurezza dei treni viaggiatori ed il cui servizio quotidiano importa un numero d'ore superiore a quello che il « Board » può in ogni tempo fissare.

2. Le epoche dell'anno nelle quali questi prospetti dovranno essere inviati, la forma secondo cui saranno compilati e le informazioni che essi dovranno contenere, saranno tratto tratto indicate dal « Board of Trade ».

3. Le disposizioni degli articoli 9 e 10 della *Regulation of Railways Act*, 1871, saranno, per quanto concerne le penalità, applicabili ai prospetti di cui è questione in questo paragrafo.

V. — *Penalità per colui che si sottrae al pagamento del suo posto.*

1. Ogni viaggiatore di strada ferrata è obbligato, se ne è richiesto da un funzionario o da un agente della Società, a presentare o consegnare, se tale è la dimanda fattagli, il biglietto che prova che ha pagato il suo viaggio; o di pagare il prezzo del percorso dalla stazione in cui è salito sul treno; o di indicare il suo nome ed indirizzo. In caso di rifiuto, sarà passibile, per procedimento sommario, di una ammenda non superiore a 50 franchi.

2. Se un viaggiatore non può nè presentare nè consegnare, quando ne è richiesto, il biglietto che prova che egli ha pagato il suo posto, nè sborsare il prezzo di questo e, se alla dimanda di un funzionario od agente della Società, risponde col rifiuto di dare il proprio nome ed indirizzo, ogni funzionario della Società ed ogni « constable » potrà farlo tradurre in arresto sino al momento in cui potrà essere condotto senza inconvenienti davanti la giustizia o sino a che non sia rimesso in libertà per avere la legge avuto il suo corso.

3. Ogni persona:

a) che viaggia o tenta di viaggiare senza avere prima pagato il prezzo del suo posto e coll'intenzione di frodarne l'importo, o

b) chi, non avendo pagato per un certo percorso, resta scientemente e volontariamente nel treno senza aver pagato prima il supplemento del prezzo per il maggior percorso, e ciò coll'intenzione di frodare questo supplemento, o

c) chi trovandosi in fallo per non avere pagato il suo posto, dà, in risposta alla domanda del funzionario della Società ferroviaria, un falso nome od un falso indirizzo, sarà passibile, per procedimento sommario, d'un'ammenda non superiore a fr. 50; e, in caso di recidività, sarà passibile d'un'ammenda non superiore a fr. 500, o potrà, secondo l'apprezzamento del tribunale, essere condannato alla prigione per un tempo non maggiore ad un mese.

4. Le pene, di cui il reo è passibile in conformità alle disposizioni del presente articolo, non lo esonerano dal pagare il prezzo del suo viaggio.

VI. — *Indicazione del prezzo del posto sul biglietto.*

A partire da una data che sarà indicata in un ordine emanante dal « Board of Trade », ma che sarà soggetta alle modificazioni che saranno autorizzate dall'ordine stesso, ogni biglietto rilasciato da una Società ferroviaria del Regno Unito avrà nel recto, stampato o scritto in caratteri leggibili, l'importo del prezzo esigibile per il percorso da effettuarsi col biglietto. Ed ogni Società ferroviaria che distribuisca biglietti in condizioni contrarie alle disposizioni del presente articolo, sarà passibile, per ogni biglietto rilasciato, d'un'ammenda non superiore ai 50 franchi, da riscuotersi senz'altra forma di procedimento.

VII. — *Autorizzazione a fare regolamenti per le stazioni.*

La facoltà accordata alle Società di Strade Ferrate dal *Railways Clauses Consolidation Act*, 1845, e dal *Railways Clauses Consolidation Act* (Scozia), 1845, di fare regolamenti da sottomettersi all'approvazione del « Board of Trade » comprenderà anche quella di fare regolamenti per il mantenimento dell'ordine nelle stazioni e loro vicinanze e per il loro uso da parte del pubblico.

VIII. — *Titolo abbreviato della legge.*

1. La presente legge potrà essere chiamata *The Regulation of Railways Act*, 1889.

2. Questa legge e le leggi per l'ordinamento delle ferrovie dal 1840 al 1871 possono essere collettivamente designate come *The Regulation of Railways Act*, 1840 al 1889.

***

Circolare inviata il 24 ottobre 1889 dal « Board of Trade » ai segretarî delle singole Società per le strade ferrate del Regno Unito.

Signore,

Io sono incaricato dal « Board of Trade » di pregarvi a fermare l'attenzione dei direttori della vostra Società sulle disposizioni della legge per l'ordinamento delle ferrovie del 1889 (*the Regulation of Railways Act*, 1889) e di annunziarvi che il « Board » si propone di servirsi dei poteri che ad esso furono conferiti dall'art. 1° di questa legge e di fissare inoltre, conformemente all'art. 6, la data alla quale ogni biglietto rilasciato ad un viaggiatore dovrà avere, in caratteri a stampa o scritti leggibilmente, l'indicazione del prezzo del percorso pel quale è valido il biglietto.

Io devo informarvi che il « Board of Trade » si propone di prendere i seguenti provvedimenti in conformità alle diverse prescrizioni annunziate.

Articolo 1. — Il « Board of Trade » si propone di ordinare:

a) Che ogni Società impianterà il « block-system » su tutte le sue linee, eccetto di quelle ad un solo binario che sono esercitate col « train staff system without tickets » e delle linee corte sulle quali non vi può essere nel medesimo momento che una sola locomotiva in moto e, nel caso ve ne abbiano due o parecchie ad un tempo, esse debbono essere attaccate insieme.

b) Che ogni Società, ovunque vi abbiano raccordamenti o incrociamenti con linee in servizio di passeggieri, chiuderà i cambi dei binari ed i segnali con apparecchi che rispondano alle attuali prescrizioni del « Board of Trade » per le nuove linee, di cui è qui aggiunto l'elenco. Sarà ammesso sulle linee a semplice binario la chiusura degli aghi col mezzo del « train staff » o del « train tablet » e sulle linee a doppio binario la chiusura degli aghi dei binari di scambio presso le stazioni col mezzo della chiave Annet;

c) Di fare uso, in tutti i treni trasportanti viaggiatori, di freni continui che soddisfacciano alle esigenze indicate nell'art. 1 (*c*) della legge.

Per ciò che riguarda a questa ultima parte dell'ordine, io debbo informarvi che il « Board of Trade » è per ora disposto ad accostarsi a qualsiasi modificazione che permetta di intercalare nei treni per viaggiatori veicoli che non trasportano viaggiatori e non muniti di freno; purchè il loro numero non ecceda il sesto del numero totale dei veicoli e che in nessun caso l'ultimo veicolo del treno non sia uno di quelli non muniti di freno. Esso permetterà eziandio che sulle linee, per le quali è giustificata la marcia di treni misti, entrino nella composizione di questi treni, sino alla metà del numero totale dei veicoli, carri per merci ed altri carri non muniti di freno; purchè, anche in questo caso, l'ultimo veicolo del treno sia munito di un freno che possa essere manovrato dalla locomotiva.

Il « Board » è di parere che il tempo necessario alle Società per conformarsi a questi ordini non debba eccedere:

Un anno per l'impianto del « block-system »;
Diciotto mesi per lo stabilimento delle cabine di sicurezza;
Diciotto mesi per l'applicazione dei freni continui.

Articolo 6. — Il « Board of Trade » ha l'intenzione di fissare al primo giorno del prossimo luglio la data, alla quale tutti i biglietti rilasciati ai viaggiatori dovranno avere l'indicazione del prezzo del percorso da compiersi col biglietto medesimo.

Io debbo tuttavia informarvi che il « Board » prima di dare su questo proposito ordini definitivi è disposto ad esaminare tutte le osservazioni che la vostra Società possa desiderare di sottomettergli; purchè queste osservazioni gli sieno presentate entro due mesi dalla data della presente.

(*Segue la firma*).

***

Alla precedente circolare sono annessi tre *Allegati;* dei quali ci basta dare il titolo, con breve cenno dell'argomento:

A. ***Memorandum delle importanti condizioni richieste.*** — Sono norme precise per: i segnali d'entrata (*home signals*), segnali a distanza (*distant signals*), segnali speciali (*extra signals*); le manovre delle leve degli aghi; le biforcazioni; le banchine, le passerelle, gli orologi, le piattaforme girevoli, ecc., nelle stazioni; il divieto dell'uso della ghisa nella costruzione dei viadotti sottovia; la misura della resistenza dei ponti, ponti metallici e ponti in muratura; le rotaie e loro posa; i passaggi a livello; gli avvisatori delle distanze e dell'andamento altimetrico delle ferrovie; la costruzione delle gallerie; l'armamento delle rotaie nelle curve a raggio ristretto, ecc.

B. ***Modi d'esercizio delle linee a semplice binario.*** — V'ha all'uopo un apposito regolamento, dovendo ogni treno o macchina in circolazione, nell'uno e nell'altro senso, essere munito del « train-staff » o del « train-ticket ».

C. ***Precauzioni da adottarsi nell'esercizio delle linee.*** — Queste precauzioni riguardano: i frenatori ed i freni; i predellini delle carrozze; i mezzi d'intercomunicazione tra il macchinista ed il guardiano in coda al treno, tra i viaggiatori e gli agenti delle Società; le ruote dei veicoli; le macchine di rimorchio dei treni viaggiatori; la durata del materiale in servizio; la circolazione dei treni regolata col « block-systhem »; il trasporto dei bagagli; i nomi delle stazioni indicati in tutta evidenza tanto di giorno che di sera, ecc.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 17 febbraio (N. 40). — **Regio Decreto 27 gennaio 1890,** numero **6618** (Serie 3ª), col quale la Direzione Generale del Debito Pubblico è autorizzata a ritirare ed annullare, tenendone vivi i numeri d'iscrizione, i titoli, indicati nel Decreto, di debiti redimibili stati presentati per la conversione in rendita consolidata 5 per 0|0.

Fra questi titoli si hanno: N. 45 obbligazioni della ferrovia di Novara 5 0|0, con decorrenza dal 1° ottobre 1889, per la complessiva annua rendita di L. 720; e N. 2 obbligazioni della ferrovia Vittorio Emanuele 3 0|0 con decorrenza dal 1° ottobre 1889, per la complessiva annua rendita di L. 30. — Il fondo stanziato al capitolo 8, n. 9, del bilancio di previsione della spesa del Tesoro per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1889 al 30 giugno 1890 sarà diminuito di lire *trecentosessanta* (L. 360), per la competenza lorda del semestre al 1° aprile 1890 per le quarantacinque obbligazioni della ferrovia di Novara. Il fondo stanziato al detto capitolo, art. 11 del bilancio medesimo, sarà diminuito di lire *quindici* (L. 15) per la competenza lorda del semestre al 1° aprile 1890 per le due obbligazioni della ferrovia Vittorio Emanuele.

— — **Regio Decreto 2 febbraio 1890, numero 6622** (Serie 3ª), col quale è approvato l'unito Regolamento sulle importazioni ed esportazioni temporanee. Il Decreto entrerà in vigore il giorno 1° marzo 1890, e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Nel Titolo II, ***Merci ammesse all'importazione temporanea*** segnaliamo: il capitolo XII « ferro in lamiere, spranghe o verghe per la costruzione di ponti e tettoie »; il XIII « ferri od acciai laminati in spranghe, verghe e rotaie non forate per la costruzione di ferrovie portatili »; il XIV « materiali metallici per la costruzione di macchine a vapore, di caldaie per macchine e di veicoli per strade ferrate », il XVI « fili di iuta e di manilla, greggi e tinti, e fili di rame, di acciaio e di ferro zincato per la fabbricazione dei cordoni elettrici sottomarini »; il XVIII « rottami di rame per essere rifusi e ridotti in fogli, lamine ed altri lavori »; il XX « attrezzi navali per essere riattati ».

Nel titolo IV, ***Merci ammesse all'importazione ed all'esportazione temporanea:*** il capitolo II « oggetti destinati ad essere verniciati, bruniti, dipinti e riparati »; il IV « veicoli da strade ferrate e carri (fourgons), pel trasporto di mobili, masserizie ».

Al Regolamento sono annesse due tabelle A e B: la prima per le merci estere ammesse alla importazione temporanea, la seconda per le merci nazionali ammesse all'esportazione temporanea. Amendue contengono la qualità delle merci e lo scopo dell'importazione o della esportazione temporanea.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Interrogazioni, interpellanze e mozioni. — *Svolgimento.* — Il regolare svolgimento ebdomadario delle interrogazioni ed interpellanze, che avrebbe dovuto aver principio nella seduta dell'8 corrente (1), ebbelo invece in quella del 15.

In questa ebbero corso dapprima le interrogazioni ed interpellanze costituenti il gruppo riferentesi all'*esercizio ferroviario;* e ad esse diedero svolgimento gli onorevoli Coccapieller (2), Placido (2), Lazzaro (2), Florenzano (1), e Levi (2). — A tutti rispose con un solo discorso l'on. Finali, Ministro dei Lavori Pubblici. Disse che il Ministro per prima cosa ha il dovere di rispettare le leggi già esistenti. Il personale ferroviario per le Convenzioni dipende dalle Società, salvo al Governo quel diritto di vigilanza che gli spetta tanto per opera delle stesse Convenzioni che per i principii generali del diritto pubblico. L'inchiesta sui disastri fu già pubblicata e distribuita ai deputati. Quanto all'applicazione dell'articolo 103 egli crede che non bisogna esagerare; poichè non tutte le speranze che quell'articolo aveva fatto nascere sono realizzabili. Espose i risultati dell'inchiesta da lui ordinata, per la quale fu dimostrato che il personale è scarso nelle piccole stazioni, nelle quali un impiegato cumula parecchi uffici. Egli ha invitato le Società a distribuire meglio il personale, il quale nell'insieme è più numeroso in Italia che nella maggior parte degli altri Stati. Quanto alla disparità di trattamento fra i due compartimenti, deplorata dagli onorevoli Lazzaro e Florenzano, dichiarò che egli non ne aveva notizia; assumerà informazioni; ma dubita che gli onorevoli interpellanti siano stati tratti in errore. Le medesime risposte egli può dare all'on. Placido. All'on. Coccapieller dice che ora buon numero di locomotive e di carri sono forniti degli apparecchi per i freni continui; per questa parte molti progressi furono fatti, e se ne continueranno a fare in proporzione delle risorse della Cassa per gli aumenti patrimoniali. Senza dubbio sarebbe desiderabile che tutte le Società ferroviarie adottassero il medesimo freno, mentre ve ne sono di diversi sistemi. Quanto a quello inventato dall'on. Coccapieller, dichiarò che, qualora egli lo presenti, non mancherà di farlo studiare da un corpo tecnico competente: e sarà ben lieto se pronunzierà un

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 6 del corrente anno.
(2) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 48 del 1889.

giudizio favorevole. Crede che si sia molto esagerato in ciò che si è detto e per i disastri e per i ritardi. Quelli non sono in Italia più frequenti che negli altri paesi; ed i ritardi sono diminuiti di un terzo dal 1885 ad oggi. Il Governo farà tutto il possibile perchè il servizio ferroviario proceda più spedito e sicuro; fece però osservare che i poteri del Ministro di fronte alle Società sono molto limitati dalle Convenzioni. In ogni modo, egli si varrà delle facoltà che gli sono attribuite nell'interesse del servizio. — Gli onorevoli Placido e Florenzano dichiararonsi non soddisfatti della risposta del Ministro; ed il primo presentò la seguente mozione, alla quale aderì il secondo: « La Camera, ritenendo che il Governo provvederà perchè siano rimossi gli inconvenienti che si deplorano nell'esercizio ferroviario, passa all'ordine del giorno ». — Questa mozione sarà discussa dopo tutte le interrogazioni ed interpellanze che sono all'ordine del giorno.

— — Avendo poscia, nella stessa seduta, l'on. Delvecchio svolta la sua interrogazione sull'*applicazione dei pacchi ferroviari* (1) — l'on. Ministro dei Lavori Pubblici rispose che il Governo continua a studiare la questione e che, appena gli studi saranno compiuti d'accordo col Ministro delle Poste e dei Telegrafi, il Governo provvederà a soddisfare desideri legittimi da tanto tempo manifestati.

— — Ebbero infine corso, nella medesima seduta, le interrogazioni ed interpellanze, formanti il gruppo relativo alle *nuove costruzioni e stato dei lavori*, svolte dall'on. Brunicardi (2) sulla linea Firenze-Faenza, e dagli on. Sprovieri e Morelli (3) sulla ferrovia Lagonegro-Castrovillari. — Rispose il Ministro all'on. Brunicardi che la linea Faenza-Firenze ha richiesto una spesa molto maggiore della presunta ed un tempo doppio di quello previsto, perchè ne fu intrapresa la costruzione sopra studi non bene compiuti. Aggiunge che per due tronchi gli studi sono già approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e che potranno presto indirsi gli appalti col mezzo dell'unico incanto. Lo stesso sperare di poter fare presto per gli altri due. — Agli on. Sprovieri e Morelli l'on. Ministro ripetè, per quel che riguarda le altre ferrovie calabresi, le dichiarazioni altra volta fatte; quanto poi alla linea Castrovillari-Lagonegro dichiarò che non può per ora il Governo pigliare impegni, per ragioni soprattutto finanziarie, perchè essa costerebbe circa 100 milioni. Ad ogni modo, siccome il Governo non disconosce la importanza militare della linea, quando potrà presenterà un disegno di legge apposito.

— *Comunicazione.* — Nella seduta del 15 corrente il Presidente della Camera comunicò una interpellanza dell'on. Campi al Ministro dei Lavori Pubblici intorno ai *criteri che vengono seguiti nelle ordinazioni del materiale ferroviario.* — Sarà svolta dopo le altre segnate all'ordine del giorno.

— — Nella seduta del 20 corrente il Presidente diede comunicazione di una interpellanza dell'on. Bobbio, al Ministro dei Lavori Pubblici, *intorno alla quota di concorso delle Provincie di Alessandria, Torino, Genova e Cuneo per la costruzione della linea Genova Ovada-Acqui-Asti e sul modo col quale intenda risolvere la vertenza tra l'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate e gli Enti interessati dopo la deliberazione dei delegati di quelle provincie* (4). — Per lo svolgimento, seguirà anch'essa il corso delle altre dimande.

Disegni di legge. — Il disegno di legge, presentato nella seduta del 10 corrente dal Ministro delle Poste e dei Telegrafi, per il *servizio telefonico* (5), consta di 16 articoli.

Il primo articolo stabilisce che il Governo ha in tutto il territorio del regno la privativa delle comunicazioni per mezzo del telefono.

È però in libera facoltà dei privati di stabilire, pel proprio esclusivo interesse. linee telefoniche nelle proprietà loro o delle quali hanno l'uso, purchè i fili non attraversino nè il suolo pubblico nè le proprietà in uso altrui.

Si stabiliscono le modalità delle servitù per l'appoggio dei fili.

È vietato l'appoggio dei fili su monumenti dichiarati nazionali e su quelli di pregio storico e artistico.

Sei mesi dopo l'applicazione della nuova legge, cesseranno le concessioni, finora accordate, delle lineee telefoniche per uso pubblico; e il Governo potrà acquistarne il materiale, mediante un'operazione colla Cassa depositi e prestiti ammortizzabile in pochi anni cogli introiti del servizio.

Circa i prezzi, eccone un riassunto:

Per le linee ad uso privato, come ad esempio dalla casa allo Stabilimento, dalla città alle ville, ecc., i concessionari debbono pagare 20 lire per filo all'anno ed altre 2 lire per ogni chilometro oltre i tre di percorso.

I municipii, le ferrovie, le tramvie ed i canali d'irrigazione sono esentati dal canone pel servizio telefonico, che possono impiantare soltanto per il loro servizio.

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 50 del 1889.
(2) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 48 del 1889.
(3) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 6 del corrente anno.
(4) Vedi l'articolo *La ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti e le provincie interessate* a pag. 49 del n. 4 del corrente anno; nel quale abbiamo svolta la questione e pubblicato il testo della deliberazione presa nell'adunanza tenutasi a Torino il 18 gennaio del corrente anno dai delegati delle provincie cointeressate.
(5) Vedi « Cronaca Parlamentare » del n. 7 del corrente anno.

Le tariffe sono fissate in via provvisoria per decreto reale e non possono eccedere i seguenti limiti massimi:

a) 250 lire all'anno per abbonato nelle città di oltre 100 mila abitanti;

b) 180 lire nelle città al disotto.

Oltre il raggio di tre chilometri dall'ufficio centrale la tariffa può essere aumentata di 3 lire per ogni 100 metri o frazione.

Per ogni 5 minuti di corrispondenza nei posti telefonici aperti al pubblico la tariffa massima è di 30 centesimi entro il raggio di 3 chilometri; lire 1.50 ogni cinque minuti di corrispondenza fra due Comuni non facenti parte della stessa rete telefonica, per distanze non superiori ai 100 chilometri; 3 lire per le distanze maggiori.

Il Governo può, caso per caso, fare abbonamenti per le comunicazioni fra Comuni non facenti parte della stessa rete.

Per gli effetti penali contro l'inviolabilità del segreto e la sicurezza del servizio telefonico hanno vigore le stesse norme del servizio telegrafico.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Conferenza annuale per l'orario estivo sui laghi Maggiore, Como, Lecco, ecc., e linee affluenti.

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha interessato il R. Ispettorato Generale delle Ferrovie ad indire pel principio del prossimo mese di marzo, la riunione della solita conferenza fra i rappresentanti delle Società interessate, allo scopo di stabilire l'orario per la stagione estiva per le corse sui laghi Maggiore, di Como, di Lecco e di Lugano, e delle ferrovie e diligenze svizzere ai medesimi affluenti.

><

Ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena.

(*Stime di progetto dei tronchi Cosenza-Rogliano*).

Sappiamo che la Direzione tecnica governativa, incaricata degli studi della ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena, ha rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici le stime di progetto dei tronchi della ferrovia medesima, compresi fra Cosenza e Pietrafitta e fra Pietrafitta e Rogliano, secondo il tracciato proposto da essa Direzione tecnica.

Giusta le stime delle quali trattasi, il primo dei detti tronchi, il quale ha la lunghezza di m. 10,858, importerebbe una spesa totale di L. 14,040,000, delle quali, a base di appalto L. 11,407,031.85, con un costo medio chilometrico di L. 1,293,000; il secondo tronco poi, della lunghezza di m. 12,601.38, sarebbe preventivato dell'importo complessivo di L. 12,280,000, delle quali, a base d'asta, L. 10,074,431.52. La spesa media chilometrica di questo tronco risulterebbe di L. 974,500.

L'importo totale della intera linea e la sua lunghezza, distintamente per tronchi, giusta il tracciato proposto dalla prefata Direzione tecnica governativa, risultano come segue:

Tronchi		Lunghezza		Importo
Cosenza-Pietrafitta . .	m.	10,850.00	L.	14,040,000
Pietrafitta-Rogliano .	»	12,601.38	»	12,280,000
Rogliano Cortevetere .	»	6,884.60	»	8,520,000
Cortevetere-Scigliano .	»	5,400.00	»	5,922,000
Scigliano-Santa Maria	»	4,670.00	»	3,408,000
Santa Maria-Nocera .	»	17,111.50	»	26,512,000
Totale .	m.	57,517.48	L.	70,682,000

Qualora invece fra Rogliano e Scigliano si volesse seguire il tracciato proposto col progetto studiato dalla Amministrazione provinciale di Cosenza, l'importo presunto della linea, in confronto di quello preindicato, sarebbe maggiore di circa L. 23 milioni.

><

Ferrovia Casarsa-Spilimbergo Gemona.

(Relazione Commissione pei tracciati tronco Spilimbergo-Gemona).

Ci consta che la Commissione tecnica governativa, composta dei signori comm. Chiomenti, Ispettore del Genio Civile, e cav. Goiran, tenente-colonnello Direttore dei Trasporti militari, incaricata di visitare sopra luogo i vari tracciati proposti pel tronco della ferrovia Casarsa-Spilimbergo-Gemona, compreso fra Spilimbergo e Gemona, ha compiuto l'incarico ad essa affidato, ed ha rassegnato al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie la sua relazione intorno ai tracciati medesimi.

><

Ferrovia Colico-Sondrio.

(Lavori di difesa contro le piene dell'Adda).

La Società delle Ferrovie Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti per difendere la ferrovia Colico Sondrio, fra i chilometri 16.956 e 17.623, contro le piene del fiume Adda.

I lavori proposti, il cui ammontare rileva a lire 30,000, consistono nel rialzamento del rilevato ferroviario nel tratto in cui le acque di piena superarono il piano della piattaforma stradale, con difesa della scarpa dell'argine ferroviario, verso il fiume, mediante rivestimento con massi di pietrame. I lavori saranno in parte dati in appalto a licitazione privata ed in parte verranno eseguiti in economia.

><

Ferrovia Avezzano-Roccasecca.

(Stato dei lavori sul tronco Arce-Arpino).

Durante il mese di gennaio p. p. i lavori del tronco da Arce ad Arpino, nella ferrovia Avezzano-Roccasecca hanno progredito con discreta attività, compresi quelli della galleria Scrime in cui si raggiunse l'avanzamento di m. 28. La situazione al 1° del corrente mese, di questa galleria, che è lunga m. 2153.54 era la seguente: *scavo* avanzata m. 1899; calotta m. 1844; strozzo m. 1,796; piedritti metri 1,775.60; *muratura* calotta m. 1,824; piedritti metri 1,773.60; arco rovescio m. 864.20.

Siamo informati che le condizioni del lavoro in galleria sono sensibilmente migliorate, essendo diminuite le filtrazioni abbondanti d'acqua che hanno fin qui creato serio ostacolo ad un celere andamento dello scavo.

(Stato dei lavori sul tronco Arpino-Sora).

Anche i lavori del tronco successivo, da Arpino a Sora, nel predetto mese di gennaio ebbero un discreto impulso. Si prevede però che tanto per l'uno che per l'altro tronco vi sarà ritardo nella ultimazione dei lavori, in confronto del termine fissato dal contratto che scade col novembre del corrente anno.

><

Per riscatto ferrovia Alessandria-Acqui.

Sappiamo che la Società anonima della Strada Ferrata da Alessandria ad Acqui ha dato incarico al signor Ing. Giacomo Frascara di rappresentarla presso il R. Ispettorato Generale delle ferrovie, per addivenire coi funzionari del Governo alla discussione delle basi ed alla compilazione del testo della convenzione per il riscatto della linea predetta.

><

Fabbisogno di rotaie e ferri minuti d'armamento per l'Adriatica.

Siamo informati che la Direzione delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato, per approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici, il fabbisogno delle rotaie e dei ferri minuti di armamento da impiegarsi nella linea da Lecco a Colico, distintamente pei tronchi da Lecco a Bellano e da Bellano a Colico, compresi i binari delle stazioni.

Alla fornitura del materiale del quale trattasi deve provvedere il Governo a senso dell'art. 7 della Convenzione approvata con la legge 20 luglio 1888, n. 5550, serie 3ª. Il materiale deve essere conforme a quello delle ferrovie complementari di 1° tipo.

Il quantitativo di materiale occorrente per ognuno dei due tronchi suindicati risulta come segue:

a) Tronco *Lecco-Bellano:*

rotaie n. 4630 da m. 12; n. 742 da m. 11.93; n. 220 da m. 9; n. 79 da m. 6; n. 302 di lunghezza varia fra m 1.25 e m. 5.72: peso tonn. 2433.50

ganasce	n. 11,400	peso tonn.	91.20
chiavarde	» 22,720	»	18.74
piastre	» 77,636	»	166.92
arpioni	» 157,330	»	66.07.

b) Tronco *Bellano-Colico*:

rotaie n. 2004 da m. 12; n. 324 da m. 11.93: peso tonn. 1004.89

ganasce	n. 4656	peso tonn.	37.25
chiavarde	» 9312	»	7.68
piastre	» 32,592	»	70.07
arpioni	» 65,180	»	27.38.

La fornitura del materiale pel tronco Lecco-Bellano dovrebbe aver principio col 1° gennaio del prossimo anno 1891 ed essere ultimata entro 6 mesi.

><

Gara per la fornitura locomotive alla Mediterranea.

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha rimesso al R. Ispettorato Generale delle ferrovie gli elaborati di gara per la fornitura di n. 10 locomotive a sei ruote accoppiate, con relativo tender, di nuovo tipo.

Ci consta che la Direzione predetta, allo scopo di evitare che risultasse soverchio il peso sugli assi, ha proposto che venga impiegato l'acciaio, in luogo del ferro, tanto per la caldaia che pei lungheroni, onde poter ridurre al minimo possibile il detto peso, senza pregiudizio della solidità e resistenza della macchina.

A quanto ne viene assicurato la gara sarà indetta soltanto fra Ditte nazionali.

><

Stazione di Rimini.

(Lavori di completamento).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa un nuovo progetto per lavori di completamento della stazione di Rimini. Il progetto riguarda la costruzione di una tettoia per le piccole riparazioni delle locomotive con relativo binario d'accesso di fianco alla rimessa locomotive e per il collegamento, mediante deviatoi, dei quattro binari di corsa nella stazione medesima. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 22,600; ed i lavori saranno eseguiti parte in economia e parte mediante appalto.

><

Impianto siepi vive sulla linea Roma-Solmona.

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione superiore la proposta pel l'impianto di siepi vive lungo alcuni tratti fra Roma ed Avezzano, nella linea di Roma-Solmona. La spesa per ciò occorrente ascende a L. 22,300. I lavori saranno eseguiti in economia, ai termini dell'art. 65 del Capitolato di esercizio.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue adunanze recenti, ha preso le seguenti deliberazioni, in ordine ad affari relativi al servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi il progetto, presentato dalla Società per le Strade Ferrate Meridionali, relativo ai lavori di condottura d'acqua al rifornitore della stazione di Rocchetta Melfi, nella linea Rocchetta Melfi-Potenza;

2° Che meritino la ministeriale approvazione gli atti di collaudo e di liquidazione finale delle provviste e dei lavori eseguiti dalla Impresa Giovanni Bona per la posa dell'armamento lungo il quarto tronco della ferrovia da Cuneo a Mondovì;

3° Che possa essere approvato il progetto di transazione concordato fra l'Amministrazione governativa e la Impresa Riva, onde tacitare delle vertenze insorte in ordine alla esecuzione dei lavori di difesa e di sistemazione della ferrovia da Colico a Sondrio nel tratto attraversante il conoide del torrente Tartano.

><

Tariffe.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Adriatico, si è rivolta al R. Ispettorato Generale per ottenere, in via di esperimento, la proroga per un altr'anno dei prezzi ridotti consentiti pei trasporti di fichi secchi, mandorle sgusciate o non, noci, nocciole, carubbe, uva e zibibbo, destinati all'estero. Trascorso il periodo del nuovo esperimento, le predette Amministrazioni presenterebbero definitive proposte sulla convenienza o meno di mantenere in via normale l'applicazione dei prezzi suddetti ai trasporti sovraspecificati.

><

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha fatto domanda al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie per essere autorizzata a prorogare per un altr'anno la concessione scaduta col 31 dicembre p. p. a favore della Ditta Garavaglia per i trasporti di pasta da vermicellaro da stazioni meridionali, comprese nella rete Mediterranea, a quelle di Genova, Milano, Torino e località limitrofe.

><

Siamo informati che dal R. Ispettore Generale delle Strade Ferrate, consenzienti i Ministeri di Agricoltura, Industria e Commercio e del Tesoro, è stata approvata una proposta della Amministrazione ferroviaria per la concessione alla Ditta Giuseppe Candiani di Milano di poter effettuare le spedizioni delle piriti del R. Stabilimento montanistico di Agordo, da Sedico-Bribano a quella città, con la riduzione di L. 1.50 per tonnellata sui prezzi della tariffa locale n. 222 P. V. condizionatamente però ad un traffico minimo annuale di 2000 tonnellate.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto pel raccordo fra le stazioni di Roma Trastevere e Roma Termini;

2. Domanda Toschi, Mosca e Piri per mantenere dei cumuli di paglia a distanza ridotta dalla linea Arezzo-Fossato;

3. Progetto per l'impianto di un rifornitore nella stazione di Usmate lungo la ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno;

4. Progetto per la fornitura di ferri minuti d'armamento pel 1° tronco, dal km. 6 a Ciampino, della ferrovia Roma-Segni;

5. Progetti esecutivi sociali dei tronchi da Sampieri a Terranova nella ferrovia Noto-Licata;

6. Progetto d'appalto per la fornitura di deviatoi per le stazioni del 2° e 3° tronco Arce-Arpino-Sora della linea Avezzano-Roccasecca;

7. Progetto per l'impianto della stazione di Mandello al km. 9.408 della ferrovia Lecco-Colico.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Faenza-Firenze. — *Progetto d'appalto del tronco Marradi-Fantino.* — Il progetto a base d'appalto di questo penultimo tronco fu dalla metà del corrente mese presentato al Ministero dei Lavori Pubblici.

Il tracciato misura m. 5100; la spesa è calcolata in circa L. 5,000,000.

Numerose sono le opere d'arte e, principale fra esse, il ponte a travate metalliche sul Lamone a monte di Marradi; esso è a quattro luci, di cui tre da m. 40 ed una da m. 50.

V'ha una sola stazione, detta di Fantino, in servizio di Palazzuolo.

Ferrovia Adriaco-Tiberina. — *Comitato per la variante Ravenna-Forlì-Arezzo.* — Richiamando alla memoria dei nostri lettori quanto abbiamo pubblicato nel numero 4 sotto questo medesimo titolo, e nel numero 6 sotto il titolo « Ferrovia Centrale Umbra », annunciamo che, per propugnare la variante Ravenna-Forlì-Arezzo contro il progetto Ravenna-Perugia-Baschi, è stato formato un Comitato. Questo è composto del Presidente della Deputazione Provinciale di Arezzo, dei Sindaci di Forlì ed Arezzo, dell'on. comm. Dionisio Passerini, deputato al Parlamento, e dell'ingegnere Vincenzo Bassini, consigliere provinciale di Forlì.

Ferrovia Cumana. — *Inaugurazione del 2° tronco Pozzuoli-Fusaro.* — L'inaugurazione ebbe luogo il giorno 15, e l'apertura al pubblico esercizio il giorno 16.

Il primo tronco, che come i lettori del *Monitore* ricorderanno, fu già oggetto di altra iuaugurazione, corre da Montesanto a Pozzuoli, il secondo da Pozzuoli a Fusaro. A questi due tronchi si aggiungerà un terzo che, sorpassato il lago del Fusaro, si dirigerà verso il mare.

I lavori della ferrovia, riportiamo dal *Corriere di Napoli*, sono stati eseguiti con ogni cura, e rispondono a tutte le esigenze. Da Pozzuoli il treno passa sotto una piccola galleria costruita per proteggere le rovine della villa di Cicerone; indi passa sotto una seconda galleria detta dell'*Epitaffio*, stufe di Nerone, lunga circa m. 500, nella costruzione della quale la Società per le Ferrovie Napoletane, col maggiore accorgimento, ha fatto veri prodigi. Gli operai hanno lavorato ad una temperatura altissima. E da questa galleria si entra in quella di Baia che mena direttamente al Fusaro.

I lavori furono diretti dagli ingegneri Fresez, Iannel e Banchini, direttore dell'esercizio.

Dell'inaugurazione del secondo tronco Pozzuoli-Fusaro diremo soltanto che il giorno 15 il treno inaugurale partì da Montesanto (Napoli) alle ore 12.30 pomeridiane, recando le Autorità ed altri invitati, e giunse dopo circa un'ora al lago, presso al quale ebbe luogo il banchetto susseguito dai consueti brindisi.

— *Raccordamento della stazione di Montesanto colla Centrale di Napoli.* — Sono in corso gli studi preliminari per l'allacciamento della ferrovia Cumana, alla stazione Centrale di Napoli, mediante tronco di raccordamento tra questa e la stazione di Montesanto.

Diversi, intanto, sono i pareri e perciò i progetti di tale linea.

Ferrovia Amalfitana. — *Istanze del Consiglio Provinciale per la sollecita costruzione.* — Il Consiglio Provinciale di Salerno ha rivolto vive e premurose istanze al Ministero dei Lavori Pubblici perchè solleciti la costruzione della ferrovia detta Amalfitana e conceda al Consorzio la massima sovvenzione di L. 3000 a chilometro per anni 70.

Tramvie di Livorno. — *Esercizio 1888-89.* — La Società dei Tramways di Livorno ebbe, alla chiusura dell'esercizio 1888-89, ossia al 30 settembre 1889, un beneficio netto di L. 71,400. Il capitale sociale è di L 1,200,000.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — *Sovvenzioni, clausole e trattative per il traforo.* — Ad una relativa interpellanza presentata dal signor colonnello Ceresole, nella seduta del 13 corrente del Gran Consiglio Vodese, il Governo ha risposto che se i lavori per il traforo del Sempione non sono incominciati entro il 20 marzo prossimo, le sovvenzioni votate dal Cantone di Vaud, e dalla città di Losanna, per la somma di 5,000,000 di franchi, cadono. Però il Governo ha fiducia che il popolo vodese e losannese, appena le trattative intavolate dalla ferrovia Giura-Sempione e dal Consiglio federale coll'Italia, saranno riuscite ad un risultato, sarà pronto a fare ancora il sacrificio a favore della ferrovia del Sempione, inoltre non sarà necessario d'interrogare di nuovo specialmente il popolo. La sovvenzione federale invece non corre alcun pericolo.

L'interpellante si dichiara soddisfatto; quindi la sessione è chiusa.

Ferrovie Francesi. — *Maggiore introito durante l'Esposizione 1889.* — È interessante il sapere quali furono i benefici effetti dell'Esposizione di Parigi dello scorso anno per le sette grandi Amministrazioni francesi.

Ecco un confronto dei prodotti avuti dalle ferrovie stesse dal maggio al novembre del 1888 e nello stesso periodo del 1889:

		Lunghezza		Prodotti
1888 . . .	Kil.	31,729	Lire	578,314,492
1889 . . .	»	32,382	»	641,108,306
Differenza	Kil.	0,653	Diff. Lire	62,793,814

Un aumento quindi del 10.8 per 0[0 sul prodotto che si sarebbe avuto, dato quello del 1888 in proporzione all'aumento dei chilometri.

Ferrovie Svizzere. — *Linea Coira-Tosanna-Filisur.* — Il Consiglio federale nella sua seduta del 14 corrente, presa conoscenza di un rapporto, con proposta del suo Dipartimento delle ferrovie, basato sulla Risoluzione federale concernente la proroga di termini per la ferrovia Coira-Tosanna-Filisur del 26 giugno 1889, deliberò: la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a scartamento normale da Coira a Tosanna e di una continuazione a scartamento ridotto fino al ponte Filisur, eventualmente fino a Bellaluna, prolungata di due anni al signor Sebastiano Hunger, avvocato in Tosanna, mediante Risoluzione federale del 26 giugno 1889, è passata al Comitato Unito per la ferrovia Centrale grigione.

— *Gita di prova sulla funicolare del San Salvatore.* — Il 16 corrente ebbe luogo una prova della ferrovia funicolare da Lugano alla cima del San Salvatore. La linea è di m. 1700 con una pendenza dal 50 al 65 0[0; costruttori della linea sono i signori Bucher e Durrer.

Il percorso durò 26 minuti, felicemente compiuto.

Ferrovie Germaniche. — *Sviluppo nel 1889.* — La rete ferroviaria Germanica si è notevolmente accresciuta nello scorso anno 1889; durante questo furono aperti all'esercizio chilometri 977.69, dei quali 795.26 appartenenti allo Stato e 182.43 appartenenti a Società private.

Nella somma totale di chilometri 977.69 così concorrono:

Amministrazioni	chilometri
Rete dello Stato Bavarese	6.65
Ferrovia del Brunswieh	11.61
Amministrazione centrale ferrovie secondarie . .	19.—
Deutsch-Nordische Lloyd	2.2
Eckernforde-Kappeln	28.3
Alsazia-Lorena	6.58
Gnoien-Teterower Eisenbahn	11.75
Lokalbahn Aktiengesellschafts a Monaco . . .	64.94
Meklenburgische Friedrich Frantz-Eisenbahn . .	26.59
Rete dello Stato Prussiano:	
Direzione reale d'Altona	62.38
» di Berlino	38.21
» di Breslavia	69.61
» di Bromberga	143.78
» d'Elberferld	34.80
» d'Erfurt	72.20
» di Francoforte sul Meno . .	34.29
» d'Annover.	37.50
» di Colonia (riva destra) . .	130.72
Saalbahn	11.63
Rete dello Stato Sassone	55.26
Verra-Eisenbahn	6.41
Rete dello Stato Wurtemburghese	24.97
Totale	977.69

Ferrovie degli Stati Uniti nell'America del Nord. — *Lunghezza al 1° gennaio 1890.* — Nel n. 6 abbiamo fatto cenno dello sviluppo assunto, durante il 1889, dalle costruzioni ferroviarie negli Stati Uniti dell'America del Nord; diamo ora il prospetto della lunghezza delle ferrovie, per ciascun Stato o Territorio al 1° gennaio del corrente anno:

Numero d'ordine	STATI	Miglia	Numero d'ordine	STATI	Miglia
1.	Illinese . . .	10,079	26.	Arkansas . .	2,112
2.	Kansas . . .	8,815	27.	Massachussetts .	2,083
3.	Texas	8,494	28.	New-Jersey . .	2,054
4.	Iowa	8,455	29.	Montana . . .	1,940
5.	Pennsylvania .	8,417	30.	Washington .	1,717
6.	New-York . .	7,762	31.	Luisiana. . .	1,615
7.	Ohio	7,759	32.	Orégon . . .	1,446
8.	Michigan . . .	6,739	33.	Maine . . .	1,341
9.	Indiana . . .	6,013	34.	Virginia occid. .	1,330
10.	Missouri . . .	6,001	35.	Nuovo Messico .	1,321
11.	Minnesota . .	5,519	36.	Maryland e D. C.	1,214
12.	Wisconsin . .	5,440	37.	Utah	1,199
13.	Nebraska . . .	5,020	38.	Territorio indiano . . .	1,149
14.	Dakota . . .	4,547	39.	New-Hampshire	1,125
15.	Georgia . . .	4,277	40.	Arizona . . .	1,095
16.	California . .	4,247	41.	Connecticut . .	1,012
17.	Colorado . . .	4,122	42.	Vermont. . .	959
18.	Virginia . . .	3,188	43.	Wyoming . .	949
19.	Alabama . . .	3,116	44.	Nevada . . .	948
20.	Carolina del Nord	2,793	45.	Idaho . . .	947
21.	Kentucky . . .	2,754	46.	Delaware . .	315
22.	Tennessee . .	2,651	47.	Rhode-Island .	214
23.	Florida . . .	2,433			
24.	Mississipi . . .	2,417			
25.	Carolina del Sud	2,127		Totale Miglia	161,270

ossia, complessivamente, 260,000 chilometri.

Ferrovie Brasiliane. — *Nuove concessioni ferroviarie.* — Riassumiamo brevemente una lunga serie di decreti emanati nell'ultimo bimestre del 1889 dal Governo Brasiliano per la concessione di nuove costruzioni ferroviarie.

Con decreto del 9 scorso novembre fu data la concessione per la durata d'anni 90, colla garanzia dell' interesse 6 0[0 per 30 anni per un capitale massimo di 37,000,000 di *milreis* (1) per la costruzione d'una ferrovia dalle rive del-

(1) Il *milreis* vale L. 2,83.

l'Itarare, in provincia di S. Paulo, a Santa Maria da Boccado in provincia del Rio Grande do Sud. Da questa ferrovia si staccheranno due diramazioni: l'una da Cruz Alta, sopra l'Ijulsy Grande, al fiume Uraguay; l'altra da Imbituva che passerà per Guarapuava per dirigersi sul fiume Piquiry che seguirà sino alla sua confluenza col Parana. Una sotto diramazione deve inoltre essere costrutta tra Guarapuava e l'imboccatura dell'Iguassu. Questo decreto dovrà tuttavia essere ancora sottomesso all'approvazione legislativa.

Con decreto del 15 stesso novembre fu accordata la concessione della costruzione della ferrovia dalla baia di Botafogo ad Angra dos Reis passando per Copacabana, Jacarepagua, Guaratiba, Santa Cruz, Itaguohy e Margaritiba.

Un altro decreto del 3 scorso dicembre approva i progetti e piani del prolungamento della ferrovia di Minas e Rio a partire da Tres Caracoes fino al punto in cui il Rio Verde diventa navigabile. Questo prolungamento misura Km. 56,500 e per esso è garantito un capitale di 1,695,000 *milreis*.

Un altro decreto in data 9 stesso dicembre approva il progetto definitivo per la costruzione di una diramazione dalla medesima linea di Minas e Rio, dal chilometro 106 a Campanha, passando per Lambary e Cambuquira.

Il 18 dello stesso dicembre il Governo dello Stato di Rio Janeiro ha sottoscritto il decreto che accorda la concessione della costruzione di una ferrovia da Campos al seno di Gargahin.

Lo stesso Governo ha firmato un contratto per il prolungamento della diramazione di Cantagallo che sarà per tal modo collegato a Tres Irmaos sulla riva destra del Parahiba. Un ponte, poi, da costrursi sullo stesso fiume unirà questa linea a quella di Sant'Antonio da Padua.

— *Studi di nuove ferrovie.* — Gli studi della ferrovia di Musambinho sono assai attivamente proseguiti, divisi in tre sezioni: nella valle del Rio-do-Ouro, sui confini delle provincie di San Paulo e di Minas, ove deve effettuarsi il raccordo colla diramazione del rio Pardo; a S. Sebastiao Areado rimontando il rio Musambo; da S. Sebastiao du Paraiso a Monte Santo.

Nel dicembre dovevano poi essere sottomessi all'approvazione del Governo della provincia di Minas progetti per cento chilometri di nuove ferrovie in una zona adatta alla coltivazione del caffè.

Ferrovie Chinesi. — *Nuova ferrovia nel 1889.* — Nel corso del 1889 fu compiuta la costruzione di una ferrovia nella parte settentrionale della China, per collegare le miniere di Kaiping a Tientsin. Questa linea è lunga 85 miglia, ossia 136 chilometri, ed ha costato L. 66,500 per chilometro compreso l'importo delle locomotive e del materiale rotabile. Le carrozze, costruite in China, sono in acciaio e legno di teak; esse misurano m. 26.50 di lunghezza, e possono contenere cento persone. Ciascuna carrozza costa L. 13,860.

Notizie Diverse

Società degli Ingegneri e degli Architetti Italiani. — *Congresso annuale.* — Dal 16 al 23 marzo la Società degli Ingegneri e degli Architetti Italiani, avente sede in Roma, terrà il Congresso Annuale dei soci, con l'intervento dei soci residenti nelle diverse provincie del Regno.

Quest'anno il Congresso avrà speciale importanza, perchè si tratterà in esso dei criteri per una legge intesa a regolare l'esercizio della professione d'ingegnere, e della grave questione degl'infortunii sul lavoro. Si tratterà pure delle acque sotterranee in Roma, delle norme igieniche della fognatura domestica e di altre questioni non meno importanti.

Lo Statuto non consentendo la rielezione dell'on. Cadolini, l'Assemblea dovrà nominare un nuovo Presidente.

Per il porto di Genova. — *Commissione Municipale.* — Nella seduta del 6 corrente la Giunta Municipale di Genova ha costituita una Commissione, sotto la presidenza del Sindaco, con incarico di preparare un programma completo dei provvedimenti atti a sviluppare tutta la potenzialità del porto di Genova. E ciò secondo una deliberazione del Consiglio municipale.

La Commissione è suddivisa in quattro Sottocommissioni coi seguenti speciali incarichi:

1. Il servizio ferroviario, i suoi difetti, i rimedi da adottarsi;
2. Valichi alpini e transapenninici per facilitare il commercio di transito;
3. Ampliamento del porto;
4. Stabilimenti commerciali, dock, ecc.

Le quattro Sottocommissioni dovranno riferire entro un mese, dalla loro costituzione, alla Commissione il risultato dei proprii lavori e le proprie proposte.

Per i porti commerciali italiani. — *Nuovi lavori.* — Ai primi di marzo si riunirà la Commissione permanente dei porti e fari per esaminare le proposte di lavori nei porti di Brindisi per 200,000 lire, Formia 780,000, Genova 500,000, Cagliari 600,000, Pescara 2,210,000, Salerno 2,067,000, Molo di Bari 34,500 e Reggio Calabria 18,000.

Bibliografia. — *Metrologia generale*, pel professore G. Pianese ed il geometra L. Villani. — Ditta G. B. Paravia e Comp. (Torino-Roma-Milano-Firenze), 1889. — Volume in-16° di pag. VIII-288. — Prezzo L. 3.

Oggetto e sommario del nitido volumetto contengonsi, ad un tempo, nel suo stesso preciso titolo: *Raccolta delle misure, pesi e monete attuali dei principali Paesi del mondo ed antiche misure, pesi e monete dei Comuni italiani ragguagliati al sistema metrico-decimale ed al sistema monetario della Lega Latina — Peso e titolo delle monete d'oro e d'argento dei principali Paesi del mondo — Nozioni pratiche bancarie, ecc.*

Sono 135 Stati esteri, colonie o possedimenti; sono 102 Comuni italiani di cui si annotano, con opportuno corredo di relative notizie, le misure, i pesi e le monete.

Non occorrono davvero altre parole per dimostrare come questa sia la prima ed unica raccolta completa, pratica e speditiva di metrologia generale; raccolta, che perciò raccomandasi di per sè nell'odierno ampio e sempre crescente sviluppo di relazioni commerciali fra tutti i popoli e Stati.

Concorso di locomotive. — La città di Edimburgo ha invitato testè le Società ferroviarie del mondo ad un concorso di locomotive.

Le macchine saranno esperimentate successivamente sulla linea da Edimburgo a Londra, allo scopo di determinare quale è la più grande velocità che ciascuna di esse può dare in un dato lasso di tempo, e con una stessa quantità di combustibile.

Telefono in Francia. — *Nuove condizioni per la corrispondenza degli abbonati dalle pubbliche cabine.* — Un recente decreto del Ministro del Commercio e dell'Industria completa quello del 21 scorso ottobre circa il servizio telefonico, avendo specialmente per iscopo di stabilire le condizioni per le quali gli abbonati possono corrispondere facendo uso delle cabine pubbliche.

Il decreto sancisce anzitutto che la corrispondenza per mezzo delle pubbliche cabine, sia concessa gratuitamente agli abbonati delle Reti.

Le persone non abbonate che sino ad ora non potevano comunicare, per mezzo delle cabine pubbliche, che mediante il pagamento della così detta tassa di conversazione, potranno d'ora innanzi valersi all'uopo di uno speciale abbuonamento.

La tassa di questi speciali abbuonamenti è stabilita al quinto dell'abbuonamento urbano, cioè: a 80 lire per la rete urbana, 60 per le reti sotterranee e 40 per le reti aeree.

Per i porti commerciali di Francia. — *Spese dal 1831 al 1887.* — In cinquantacinque anni, ossia dal 1831 al 1887 si spesero in Francia L. 795,000,000 per migliorare le condizioni dei porti di commercio.

Per l'importo della spesa è primo il porto dell'Havre che costò L. 131,000,000, secondo il porto di Marsiglia per lire 87,000,000, terzo Dunkerque per L. 77,000,000.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 68,238 per la sostituzione di vòlti in muratura alle travate metalliche dei ponti sul torrente Serra ai chilometri 118.916, 119.002, 119.181, 120.235, 126.198 da Roma, della linea Orte-Foligno-Falconara;

L. 30.800 per lavori di completamento del tronco Montagnana-Legnago della linea Legnago-Monselice;

L. 30,000 * per opere a difesa della ferrovia Colico-Sondrio minacciata dalle piene dell'Adda fra i chilom. 16.956 e 17.623;

L. 22,900 per consolidamento del rilevato stradale fra i chilometri 17.150 e 17.166 e fra i chilom. 18.838 e 19.280 della linea Parma-Brescia-Iseo nel tronco fra Colorno e Mezzano Rondani;

L. 22,600 * per lavori di completamento della stazione di Rimini;

L. 22,300 * per impianto di siepi vive lungo alcuni tratti del tronco Roma-Avezzano;

L. 22,128.18 per impianto del servizio merci nella stazione di S. Antonino, linea Foggia-Napoli;

L. 16,100 per opere di completamento e di consolidamento della deviazione Scappucci nella linea da Bologna a Pistoia;

L. 13,330 per sistemazione del cantiere lacuale di Peschiera;

L. 11,000 per il risanamento della massicciata lungo il tronco da Bologna a San Giovanni in Persiceto nella ferrovia Bologna-Verona;

L. 3,900 per impianto di un carro trasbordatore provvisorio nelle officine di Firenze e di Porta al Prato;

L. 3,700 per lavori di consolidamento delle scarpate della trincea al chilom. 121.450 della linea Foggia-Napoli;

L. 3,184 per impianto di una nuova comunicazione nelle stazioni di Limito e Calcio, della linea Milano-Venezia, sopprimendo quelle esistenti nelle fermate di Vidalengo e Morengo;

L. 1,000 per sistemazione delle comunicazioni fra le vasche del rifornitore nella stazione di Parma;

Fabbisogno * di rotaie e ferri minuti d'armamento per la linea Lecco-Colico;

Fabbisogno suppletivo di materiale metallico di armamento da impiegarsi nella linea Ponte Santa Venere-Gioia e sui tronchi Ponte Santa Venere-Rionero e Solmona-Canzano; tonnellate 612.109 di rotaie, di lunghezza varia fra m. 2.70 e m. 12.

Trasporto in opera di mc. 2000 di pietrisco da impiegarsi nei ricarichi urgenti della massicciata sulla tratta da Cocullo a Solmona, nella linea da Roma a Solmona;

Proposta per togliere la comunicazione ora esistente fra i due binari principali di corsa presso la diramazione della cava di ghiaia sulla sinistra del torrente Enza, ed impiantarla invece sulla sponda destra del torrente stesso.

Rete Mediterranea. — Elaborati di gara * per fornitura di 10 locomotive a sei ruote accoppiate, con relativo *tender*, di nuovo tipo;

L. 114,400 per impianto per la illuminazione elettrica nella stazione di Novi-San Bovo;

L. 11,200 per consolidamento della scarpata sinistra della trincea fra i chilom. 310.870 e 310.916, e sistemazione delle cunette al piede delle scarpate della trincea fra i chilom. 310.642 e 310.942 tra le stazioni di Serino e di Avellino nella linea Cancello-Avellino.

Rete Sicula. — L. 182,294 per rifacimento in acciaio di metri 23,838 di binario in ferro in alcuni tratti fra Bicocca e Leonforte della linea Catania-Canicattì-Caldare, escluso il valore del materiale metallico d'armamento, valutato in L. 483,000.

Direzione tecnica governativa degli studi della ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena. — Stima di progetto * dei tronchi Cosenza-Pietrafitta e Pietrafitta-Rogliano.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 36,500 per riordino dell'alveo del rio Valeria sovrapassante la galleria di Monte Olimpino lungo la linea Milano-Chiasso;

L. 19,350 per impianto apparati centrali di sicurezza Saxby e Farmer in dipendenza dell'esercizio del 2° binario lungo la tratta Piacenza-Broni;

L. 3,020 per prolungamento del piano caricatore delle merci a G. V. e collegamento del 1° col 2° binario in stazione di Genova P. P.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Ripristino delle arginature dei torrenti Orco e Mallone fra le stazioni di Brandizzo e Chivasso. Importo dei lavori L. 126,000. Termine per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 25 andante;

Costruzione del secondo binario fra le stazioni di Voghera e Broni. L'importo ascende a L. 457,000 e le offerte dovranno presentarsi per le ore 10 ant. del 25 corrente;

Impianto siepi lungo il tronco Voghera-Broni. Importo L. 5,500. Il dissuggellamento delle offerte avrà luogo alle ore 10 antim. del giorno 3 marzo p. v.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Aggiudicazioni definitive.

Municipio di Roma. — L'appalto pei lavori della scalinata di Sant'Eusebio in piazza Vittorio Emanuele venne aggiudicato al signor Lori Eusebio col ribasso del 12.10 0[0 su L. 5000.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Belluno. — L'appalto per la costruzione di un ponte ad una sola luce di m. 41, con travata metallica sostenuta da spalle in muratura, sul torrente Maè, ecc., fu aggiudicato alla ditta Invitti di Milano per L. 82,198.96 (V. n. 4).

Appalti.

Intendenza di Finanza di Torino (26 febbraio, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto per la costruzione di locali per alloggio ad uso del parroco dei SS. Martiri in Torino mediante adattamento del sottotetto, ecc. Importo L. 24,833.88. Cauzione provvisoria L. 1000. Fatali 13 marzo, ore 10 antimeridiane.

R. Prefettura di Rovigo (28 febbraio, ore 11 antim., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di riparazioni urgentissime ai guasti arrecati dalle piene di ottobre e novembre 1889, lungo l'arginatura destra del fiume Adige nella sezione 2ª, Comuni di Lusia e Boara Polesine. Importo L. 52,010. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in giorni 60.

Amministrazione Provinciale di Basilicata (3 marzo, ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del 6° tronco della strada di terza serie Agri-Sinni, compreso fra il termine del 5° tronco, a m. 72.70 prima della strada mulattiera Rosano e la Nazionale del Sinni presso il ponte sul torrente S. Arcangelo, di metri 9,269.10. Importo L. 252,160.38. Cauzione provv. L. 10,000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Comune di Montà (Alba) (3 marzo, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto per la costruzione di un edificio scolastico ed Asilo infantile. Importo L. 61,654.50. Cauzione provvisoria L. 1500. Fatali 13 marzo, ore 5 pomeridiane.

Città di Torino (4 marzo, ore 2 pom.). — Appalto dell'ampliamento della casa d'abitazione dei necrofori in Borgo Dora. Importo L. 9000. Cauzione provvisoria L. 900. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in mesi tre. Fatali 20 marzo, ore 11 ant.

Comune di Porto-Tolle (Rovigo) (6 marzo, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Appalto di consolidamento in ghiaia delle seguenti strade:

a) Argine sinistro Po di Tolle dall'incile Po Maistra a quello di Pila;

b) Argine destro Po di Tolle dal Po interrito Camello, sino al Passo Polesine Camerini;

c) Argine sinistro Po di Gnocca dalla salita Giollo sino al confine inferiore dello stabile di Gnocca.

Importo L. 69,826.92. Lavori compiuti in mesi 4. Cauzione provvisoria L. 3500. Cauzione definitiva L. 7000.

Municipio di Casalbuono (6 marzo, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la condotta d'acque potabili e del pubblico fonte. Importo L. 30,150. Cauzione provvisoria L. 1500. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Genio militare di Bologna (7 marzo, ore 11 antim., unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per l'ampliamento della infermeria del presidio di Ravenna. Importo L. 50,000. Cauzione L. 5000. Lavori compiuti in 300 giorni.

Comune di Albissola Marina (Savona) (8 marzo, ore 11 pomeridiane, unico e definitivo). — Appalto della costruzione d'un pennello in iscogliera sulla spiaggia di Albissola Marina. Importo lire 75,929.70. Cauzione provvisoria L. 3500. Cauzione definitiva lire 8000. Lavori compiuti in mesi 18.

Città di Torino (13 marzo, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto per la costruzione di un fabbricato per Scuole comunali in Vanchiglia sull'angolo delle vie Buniva e Balbo. Importo L. 240,000. Cauzione L. 24,000. Deposito per spese L. 4000. Fatali 29 marzo, ore 11 ant.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Salerno (18 marzo, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 5° tronco della strada provinciale di 1ª serie n. 10, da Cuccaro a Sanza, compreso fra la sponda destra del torrente dell'Ischia e la strada provinciale Cuccaro-Sapri (m. 4,957). Importo ridotto lire 107,550 (V. n. 4).

Municipio della Città d'Isernia (10 marzo, ore 11 ant., definitivo). — Appalto dell'acquedotto da costruirsi in questa città, e della rinnovazione dell'intiero basolato della via Marcelli. Importo ridotto del 5.06 0[0 su L. 123717.43 (V. n. 3).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Modena (14 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti all'apertura e sistemazione del canale diversivo delle acque alte Modenesi, ora scolanti in Burana, dalla Sezione 191, presso la strada provinciale Modena-Finale, sino alla Sezione 263 di sinistra e 259 di destra all'esistente canaletto Bagnoli. Importo L. 805,500. Lavori compiuti in anni due. Cauz. provv. L. 40,000. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Bonifica dell'Agro Romano. — La Direzione generale delle opere idrauliche ha deciso di procedere ad un unico e definitivo incanto per l'appalto dei lavori di completo asciugamento delle terre basse nella Valle di Baccano (territorio di Campagnano). Tali lavori importeranno una spesa di L. 42,100.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Genio Militare per i lavori R. Marina alla Maddalena — Sassari — (7 marzo, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di ferro in lamiera, in verghe — rame — zinco — chiodi — viti, ecc. Importo L. 34,132. Cauzione L. 3500. Consegna giorni 40.

Arsenale di Costruzione — Torino — (8 marzo, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 100,000 di carbone di castagno a L. 0.10. Cauzione L. 1000. Consegna giorni 60.

R. Fabbrica d'Armi — Torino — (10 marzo, ore 10 ant., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 800 d'olio d'oliva fino a L. 1.30 e kg. 10,000 d'olio d'oliva ordinario a L. 1.15. Cauzione L. 1300. Consegna a giorni 60.

Francia. — *Municipio di Tolone.* — 1° marzo, ore 2.30 pom. — Lavori di risanamento. Importo L. 30,000; cauzione L. 1500.

Tunisi. — *Direzione generale dei Lavori Pubblici.* — 11 marzo, ore 10 ant. — Costruzione del 2° lotto della strada da Tunisi a Susa. Lunghezza m. 9487.50. Importo L. 102,600.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione di tutte le travate metalliche occorrenti al tronco di ferrovia Napoli-Somma-Ottaiano per conto dell'Impresa Calderai e C.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Febbraio 15	Febbraio 22
Azioni Ferrovie Meridionali . . . . L.	692	690.75
» » Mediterranee . . . . . . »	560	556.75
» » Sicule. . . . . »	570	570
» » Sarde (preferenza) . . . . »	265	265
» » Palermo Marsala-Trapani . . »	370	370
» » Gottardo. . . . . »	850	855
Buoni Ferrovie Meridionali . . . . »	532	532
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . . . »	294	294
» » Novara-Seregno . . . »	—	—
» » Palermo-Marsala-Trapani »	317	318.50
» » » 2ª emiss. »	302	303
» » Centrale Toscana. . . »	520	520
» » Meridionali . . . . . »	319	319
» » Sarde, serie *A*. . . . »	308	309
» » » serie *B*. . . . »	305	306
» » » 1879 . . . . »	311.75	312.50
» » Pontebba . . . . . »	455	460
» » Nord-Milano . . . . »	262.50	262.50
» » Meridionali Austriache. »	320.75	321.50
» » Gottardo 4 %. . . . »	102.10	102.50

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

9 marzo — **Società dei Tramvia in Padova.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom., nei locali della Banca G. Bonicati in Padova.

Banche e Società diverse.

15 marzo — **Società Italiana per il Gaz.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom., negli Uffici della Società in Torino (V. pagine *Annunzi*).

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

La *Gazzetta Ufficiale del Regno* del 15 febbraio, N. 39, pubblica le distinte delle estrazioni seguenti:

Ferrovia Cavallermaggiore-Bra;
» Cavallermaggiore Alessandria;
» Bra-Cantalupo;
» Mortara-Castagnole.

Società di Monteponi. — Estrazione di n. 4 serie di obbligazioni determinanti il rimborso sia nella categoria *A* che nella categoria *B*.

Serie estratte: 62 — 11 — 64 — 43, le quali sono rimborsabili dal 1° aprile p. v.

INDUSTRIE ESTRATTIVE e METALLURGIA

Concessioni di miniere in Italia.

Con R. Decreto del 12 gennaio u. s. è stata conceduta alla Società Anonima Dinamite Nöbel la miniera di pirite di ferro e rame denominata « Fragnè » posta nel territorio di Chialamberto, provincia di Torino.

Carbone.

Belgio. — Il mercato riprende il suo corso normale. Notasi tuttavia come esso incominci a preoccuparsi dei corsi per la rinnovazione dei contratti per l'anno 1890-91 cogli stabilimenti metallurgici; prevedesi per allora una lotta tra questi ed i carboniferi.

Furono intanto quotati: i *fines à coke* L. 25, rari; il *coke* da 35 a 36.

Francia. — Il carbone francese non basta alla dimanda; mentre il mercato subisce il timore di nuovi scioperi. Molti contratti furono fatti per importazione dall'Inghilterra; taluno, poi, per provvedere ad una eventuale penuria tira in campo una unione anglo-franco-belga.

Germania. — Mercato sempre fermo, specialmente per i carboni industriali ed il combustibile metallurgico. Quotansi: i *fines à coke* da 14 a 16 M.; il *coke* 28 M. — A Dortmund segnalansi tuttavia prezzi meno elevati.

INGHILTERRA. — *Middlesbrough.* — Il mercato è ritornato più calmo. Il carbone per macchine del Northumberland acquistasi a 13 sc. franco a bordo, prima qualità; il minuto a 8 sc. 6 d.

Ferri e ghise.

BELGIO. — Dimande rare. Annunciansi parecchie ed importanti aggiudicazioni di carrozze e carri ferroviari che gli stabilimenti belgi hanno ottenuto in Germania.

FRANCIA. — Le notizie del mercato metallurgico francese continuano ad essere insignificanti.

GERMANIA. — Nessun notabile cambiamento nei prezzi indicati la settimana scorsa. Un contratto a Erfurt per 5,400 tonnellate di rotaie fu aggiudicato ad un prezzo inferiore a 165 M.; per un altro a Berlino di 5,850 tonnellate di rotaie in acciaio dolce i prezzi minori offerti furono di 165 M., 165.50 e 168.

INGHILTERRA. — *Middlesbrough.* — Mercato sostenuto, dimande crescenti. La ghisa *Cleveland* n. 3 quotasi 55 sc.; la ghisa grigia 56 sc.
Glascow. — Mercato ferri dapprima ben tenuto, poscia in reazione, fermo in fine. Quotansi a contanti da sc. 53-8 1|2 a sc. 54; ad un mese da 54 1|2 a 54-4 1|2.

STATI UNITI. — La produzione della ghisa nello scorso 1889 fu di tonnellate 8,517,068 con un aumento di 313,100 tonnellate nette sul 1888. Gli *stoks* sono enormemente diminuiti dalla metà dell'anno scorso.

Rame.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato debole. *Chilì* in barre, 1ª qualità, L. 132.50 contro 135 nella settimana scorsa; marche ordinarie 127.50 contro 130; lingotti 136.25 contro 140; *Best Selected* 146.25 contro 148.75; minerale di Corocoro invariato a 145.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato fermo; prezzi della scorsa settimana.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato debole dapprima, più sostenuto poscia. *Chilì*, buono ordinario, da Ls. 47-15 a 47-16-6 a contanti, e da Ls. 48-7-6 a 48-10 a tre mesi. *Tough* inglese da Ls. 53 a a 54; *Best Selected* da 55 a 56.

STATI UNITI. — *New-York.* *Lac* 14.1|4 cts.; marche ordinarie da 13 a 13.3|4.

Stagno.

FRANCIA. — *Parigi.*— Continua il ribasso. *Banka* a L. 252.50 contro 255 nella scorsa settimana; *Billiton* 247.50 contro 250; *Détrots* 245 contro 247.50; stagno inglese 252.50 contro 255.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato sostenuto, senza variazioni sui prezzi della scorsa settimana.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Nuovo ribasso dapprima e poscia sostegno. *Détroits*, a contanti, da Ls. 91-2-6 a 91-5; a tre mesi, da Ls. 92 a 92-5. Lingotti inglesi ordinari Ls. 96; barre 97; lingotti affinati 98.

OLANDA. — *Amsterdam.* — Mercato debole con migliore tendenza. *Banka* fior. 56 a breve termine; 56.1|2 consegna in marzo.
Rotterdam. — *Banka*, a breve termine, fior. 56; a lungo termine, 56.1|2. *Billiton*, disponibile, fior. 55.1|2; consegna a maggio, 56.

STATI UNITI. — *New-York.* — Mercato calmo. Quotasi a 20.60 cts., con un ribasso di 0.20 cts. sulla settimana precedente.

Piombo.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato alquanto più fermo. Marche ordinarie, consegna all'Havre, L. 32.75, con un aumento di 0.25 sulla settimana precedente; maggiore aumento, cioè 0.50, nelle marche ordinarie, consegna a Parigi, a L. 33.75.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Ben tenuti i prezzi della settimana precedente.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Piombo spagnuolo da Ls. 12-12-6 a Ls. 12-15; metallo inglese da Ls. 12-15 a 12-17-6.

Zinco.

FRANCIA. — *Parigi.* — Ribasso di L. 1 per ogni prodotto.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato sempre fermo come nella precedente settimana.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Marche ordinarie, a pronta consegna, da Ls. 22.15 a 23; le marche speciali Ls. 23-5.

STATI UNITI. — *New-York.* — A breve termine da cts. 5-35 a 5-32.1|2; consegna in marzo ed aprile 5.35 cts. Zinco di Slesia, nominale, da 7 a 7.1|2 cts.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1889-90. — *Dal 1° al 10 Febbraio 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4086	4065	+ 21	644	600	+ 44
Media	4069	4031	+ 38	653	571	+ 82
Viaggiatori	951.082 22	1 054 301 68	— 103.219 46	60.277 01	34.178 27	+ 26 098 74
Bagagli e Cani	48.906 36	57.348 94	— 8.442 58	2.530 70	725 94	+ 1.804 76
Merci a G.V. e P. V. accelerata	292.112 23	289.881 46	+ 2.230 77	10.971 63	6.702 80	+ 4.268 83
Merci a P. V.	1.516.140 25	1.450.887 57	+ 65.252 68	80.132 91	34.764 25	+ 45.368 66
TOTALE	2.808.241 06	2.852.419 65	— 44.178 59	153.912 25	76.371 26	+ 77.540 99
Prodotti *dal 1° Luglio 1889 al 10 Febbraio 1890.*						
Viaggiatori	29.703.785 46	29.785.848 16	— 82.062 70	1.328.102 76	980.553 24	+ 347.549 52
Bagagli e Cani	1.362.887 22	1.372.242 23	— 9.355 01	48.499 17	24.417 25	+ 24.081 92
Merci a G. e P. V. accelerata	7.440.502 81	7.399.648 21	+ 40.854 60	227.158 66	152.446 84	+ 74.711 82
Merci a P. V.	34.189.112 79	33.354.824 36	+ 834.288 43	1.385.127 96	776.315 74	+ 608.812 22
TOTALE	72.696.288 28	71.912.562 96	+ 783.725 32	2.988.888 55	1.933.733 07	+ 1.055.155 48
Prodotto per chilometro						
della decade	687 28	701 70	— 14 42	238 99	127 29	+ 111 70
riassuntivo	17.865 89	17.839 88	+ 26 01	4 577 16	3.336 57	+ 1.190 59

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 4ª Decade — dal 1° al 10 Febbraio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	669.463 72	33.124 48	265.528 10	1.349.603 12	8.198 37	2.325.917 79	4.055 00	573 59
1889	768.155 11	36.792 08	247.636 80	1.263.356 42	9.323 75	2.325.264 16	3.997 00	581 75
Differenze nel **1890**	— 98.691 39	— 3.667 60	+ 17.891 30	+ 86.246 70	— 1.125 38	+ 653 63	+ 58 00	— 8 16
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	2.726.317 16	123.990 86	1.039.053 03	5.176.951 56	55.671 62	9.121.984 23	4.055 00	2.249 56
1889	3.052.516 72	140.801 21	1.031.830 41	4.732.194 81	55 248 19	9.012.591 34	3.997 00	2.254 84
Differenze nel **1890**	— 326.199 56	— 16.810 35	+ 7.222 62	+ 444.756 75	+ 423 43	+ 109.392 89	+ 58 00	— 5 28
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	60.642 47	1.198 32	15.649 84	79.131 84	532 58	157.155 05	1.109 00	141 71
1889	57.823 72	1.152 10	15.302 02	72.810 73	498 86	147.587 43	1.114 00	132 48
Differenze nel **1890**	+ 2.818 75	+ 46 22	+ 347 82	+ 6.321 11	+ 33 72	+ 9.567 62	— 5 00	+ 9 23
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	238.947 03	4.269 89	58.148 08	309.637 34	4.643 23	615.645 57	1.109 00	555 14
1889	230.292 47	4.106 03	49.201 82	286.875 37	4.506 39	574.982 08	1.114 00	516 14
Differenze nel **1890**	+ 8.654 56	+ 163 86	+ 8,946 26	+ 22.761 97	+ 136 84	+ 40.663 49	— 5 00	+ 39 00

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE 1890	1889	*Differenze* nel 1890	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO 1890	1889	*Differenze* nel 1890
Viaggiatori	1.853 20	2.662 55	— 809 35	8.330 75	9.571 65	— 1.240 90
Merci	962 67	914 70	+ 47 97	3.165 42	2.943 64	+ 221 78
Introiti diversi	24 80	19 05	+ 5 75	109 64	207 75	— 98 11
Totali	2.840 67	3 596 30	— 755 63	11.605 81	12.723 04	— 1.117 23

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

21ª Decade — Dal 21 al 31 Gennaio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1890	108.035 79	1.930 45	14.960 15	90.932 18	899 15	216.757 72	609 00	355 92
1889	83.726 64	1.989 92	7.699 84	95.344 37	1.458 90	190.219 67	609 00	312 35
Differenza nel **1890**	+ 24.309 15	— 59 47	+ 7.260 31	— 4.412 19	— 559 75	+ 26.538 05	»	+ 43 57
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 31 GENNAIO 1890					
1889-90	2.215.726 50	45.869 21	307.934 47	2.157.725 61	32.261 54	4.759.517 33	609 00	7.815 30
1888-89	2.054.279 80	38.226 70	215.947 44	2.225.761 90	37.392 09	4.571.607 73	309 00	7.506 75
Differenza nel **1890**	+ 161.446 70	+ 7.642 51	+ 91.987 03	— 68.036 29	— 5.130 55	+ 187.909 40	»	+ 308 55
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	14.728 59	109 75	1.735 27	3.975 18	49 50	20.598 29	111	185 57
1889	3.907 79	51 59	168 21	2.078 27	46 30	6.252 16	64	97 69
Differenza nel **1890**	+ 10.820 80	+ 58 16	+ 1.567 06	+ 1.896 91	+ 3 20	+ 14.346 13	+ 47	+ 87 88
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 31 GENNAIO 1890.					
1889-90	262.031 49	2.029 92	21.796 41	66.000 82	476 81	352.335 45	111	3.174 11
1888-89	94.165 94	1.119 68	5.576 61	28.322 76	954 79	130.139 78	64	2.033 43
Differenza nel **1890**	+ 167.865 55	+ 910 24	+ 16.219 80	+ 37.678 06	— 477 98	+ 222.195 67	+ 47	+ 1.140 68

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Febbraio* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Nettuno-Ciampino	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 53	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	2,947.15	10,107.90	771.50	4,004.40	936.30	2,387.95	2,570.40	4,306.60	3,986.40	1,661.90	4,416.00	2,315.20
Bagagli e Cani	11.00	256.60	19.30	19.50	6.10	27.50	7.75	36.20	29.65	36.95	19.75	21.50
Merci a G. V. ed Accelerata . .	416.40	2,379.95	78.50	334.90	92 35	301 .75	60.80	124.65	393.20	295.40	380.70	146.60
Merci a P. V.	5,566.70	5,998.10	943.60	3,001.95	2,642.35	2,726.65	25.50	1,675.55	1,241.70	535.45	1,275.65	592.25
Totali . . .	8,941.25	18,742.55	1,812.90	7,360.75	3,677.10	5,443.85	2,664.45	6,143.00	5,650.95	2,529.70	6,092.10	3,075.55

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano.
Capitale sociale L. 180,000,000. Versate L. 162,000,000

AVVISO.

Si rammenta ai possessori dei Certificati provvisorî rappresentanti le 90,000 nuove Azioni di questa Società, che il versamento del settimo decimo dovrà essere fatto dal 24 al 28 corrente mese.

Milano, li 12 febbraio 1890.

Il Consiglio d'Amministrazione.

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

Società Anonima - Capitale versato L. 3.500.000
TORINO — PAVIA — BERGAMO
Sede Sociale: TORINO, piazza S. Carlo, N. 5

Gli Azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria per il giorno 15 marzo 1890, all'ora una pomeridiana, negli Uffici della Società in Torino, piazza S. Carlo, 5, per deliberare sul seguente

ORDINE DEL GIORNO:

1. Relazione del Consiglio d'Amministrazione;
2. Relazione dei Sindaci;
3. Presentazione ed approvazione del bilancio dell'esercizio 1889 e determinazione del dividendo;
4. Acquisto terreno;
5. Nomina di Amministratori;
6. Nomina di Sindaci.

NB. — Il deposito delle azioni non nominative, di cui all'art. 7 dello statuto sociale, deve essere effettuato non più tardi delle ore 4 pomer., del giorno 14 marzo 1890 presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano, via Ospedale, 24.

Torino, 19 febbraio 1890.

Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione.

Ufficio Succursale dei Giornali Italiani ed Esteri

TORINO — *Via Finanze, 13* — TORINO

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'Estero, s'incarica di ricevere gli abbuonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

MACCHINA A VAPORE

semifissa (sistema Schulzer Maschinen), della forza di 12 cavalli effettivi, con caldaia orizzontale, in buonissima condizione.

Per trattative d'acquisto dirigersi all'Ufficio del

Monitore delle Strade Ferrate.

Società Anonima Metallurgica

TARDY E BENECH

SAVONA

Capitale Sociale Versato L. 7.000.000

FABBRICAZIONE DI FERRO
FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIAIERIA

Ferro in Barre e per costruzione. — Ferro a I (*Poutrelles*), Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione. — Ponti e tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, Tramvie e Mine, Vagoni e rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Depositi: TORINO-SAVONA

Rappresentanze in tutte le principali città d'Italia.

AUG. COURTIAL

TORINO — Viale Stupinigi, 3 (Cavalcavia, Via Nizza) — TORINO

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE
PONTI E TETTOIE IN FERRO
Materiale fisso per armamento Ferrovie e Tramwie
Attrezzi ed Utensili per Imprese
SCAMBI E CROCIAMENTI D'OGNI SISTEMA
GRU FISSE E SCORREVOLI
RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI, ECC.
TUBI DI GHISA E DI FERRO D'OGNI DIAMETRO
ED IMPIANTO DI CONDOTTE D'ACQUA E DI GAZ
LAVORO GARANTITO
Premiato all'Esposizione di Torino 1884.

SOCIETÀ NAZIONALE

DELLE

OFFICINE DI SAVIGLIANO

(*Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (Barriera Lanzo)

Costruzione e Riparazione di Materiale Mobile e Fisso per Ferrovie e Tramvie

Ponti, Fondazioni ad aria compressa - Tettoie e Costruzioni Meccaniche - Ferrovie e Funicolari sistema **ABT**

Gru ed Argani Brevetto speciale **MEGY, ECHEVERRIA** e **BAZAN.**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico ra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia** e **C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

Alzano di Sopra, Nese, Ranica, Nembro, Albino, Abbazia di Vall'Alta e Comenduno in Valle Seriana, Riva di Solto e Sulzano, Pilzone sul Lago d'Iseo.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminente nento idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma. — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti. Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

Torino, 1890 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 1° Marzo 1890. NUM. 9.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO. . . . . «	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

MODIFICAZIONI ALLE LEGGI POSTALI

Pubblichiamo il *testo del Disegno di Legge* circa alcune « Modificazioni alle Leggi Postali » presentato alla Camera dei Deputati dall'onorevole Ministro delle Poste e dei Telegrafi nella tornata del 20 scorso dicembre (1).

Al testo del Disegno di Legge Ministeriale facciamo seguire un ampio *sunto della Relazione* presentata il 22 scorso febbraio dall'onorevole Chiaradia, relatore della Commissione incaricata di esaminare il precedente Disegno di Legge.

Per tal modo i nostri lettori potranno farsi un pronto e preciso concetto sulla condizione parlamentare di un Progetto di legge, riferentesi a così interessante e pratico argomento.

Testo del Disegno di Legge Ministeriale.

Art. 1. Le lettere non francate spedite da sotto-ufficiali, caporali e soldati in servizio attivo alle rispettive famiglie, sono sottoposte a carico dei destinatari ad una tassa pari a quella che avrebbe dovuto essere pagata per la loro francatura.

Ad uguale trattamento sono sottoposte le lettere indirizzate dagli uffici governativi, designati per Decreto Reale ad altri uffici, coi quali non abbiano diritto di corrispondere con esenzione di tassa, a Corpi morali od a privati.

Art. 2. È ammesso l'invio per posta di oggetti da recapitarsi per espresso, colle norme e nei limiti, che saranno stabiliti dal Regolamento per la esecuzione della presente.

Tali oggetti sono sottoposti ad una sopratassa di centesimi 25, a carico dei mittenti.

Art. 3. È ammesso pure l'invio di oggetti con assegno, purchè raccomandati od assicurati, alle condizioni di cui negli articoli 65 e 67 della legge postale (testo unico), in data del 20 giugno 1889.

Art. 4. In ciascuno dei pieghi di carte manoscritte può essere acchiusa una lettera d'accompagnamento, purchè semplice, aperta ed indirizzata allo stesso destinatario.

Art. 5. La tassa di assicurazione delle corrispondenze e dei pacchi postali è ridotta a centesimi 10 ogni L. 200 di valore dichiarato o frazione di L. 200.

Art. 6. Il termine di cui nell'art. 44 della legge postale (testo unico) è ridotto ad un anno ed è pareggiato al medesimo quello di cui nell'art. 72.

Art. 7. La tassa di francatura dei giornali quotidiani pubblicati nel Regno e spediti di prima mano, inclusi quelli che escono sei volte per settimana, è mantenuta nella misura di 6 millesimi per esemplare, non eccedente 50 grammi, compresa la fascia, aggiungendo altri 6 millesimi ogni 50 grammi o frazione di maggior peso.

Il pagamento della tassa stessa dev'essere eseguito anticipatamente, mediante abbonamenti fra la Amministrazione delle poste e gli editori, aprendo appositi conti correnti fra questi e gli uffici di posta incaricati di ricevere le spedizioni.

Il riscontro delle quantità, comprese in ciascuna spedizione, è fatto dall'Amministrazione predetta mediante pesatura.

Gli editori che avessero dichiarato quantità inferiori alle vere saranno passibili di ammende da L. 10 a L. 100, estensibili a L. 500 in caso di recidiva.

Art. 8. La tassa di francatura dei rimanenti giornali, delle riviste, dei bollettini e di tutti gli altri periodici, sottoposti alle disposizioni del Capo VIII della legge sulla stampa in data del 26 marzo 1848, pubblicati ugualmente nel Regno e spediti di prima mano, è mantenuta nella misura di un centesimo per esemplare, nei limiti di peso di cui nel precedente art. 7, applicando tutte le altre disposizioni del detto articolo.

Art. 9. Per essere ammessi a profittare della tassa di cui nei precedenti art. 7 e 8 i giornali e gli altri periodici debbono essere consegnati alla posta ripartiti per linee e località, a seconda delle disposizioni che saranno emanate dall'Amministrazione, ed almeno quindici minuti prima della partenza delle corrispondenze per quelle date linee.

I giornali e gli altri periodici, pei quali non fosse stato ottemperato alle dette prescrizioni, possono essere ritenuti fino alla corsa successiva.

(1) Vedi « Cronaca Parlamentare » nei numeri: 51 del 1889, 6 e 9 del corrente anno.

Art. 10. Non sono ammesse al trattamento di cui nei precedenti art. 7 ed 8 spedizioni cumulative di più giornali o periodici, o di giornali o periodici con altre stampe.

Quelle che fossero presentate non avranno corso.

Art. 11. L'aggiunta nei giornali o periodici di qualsiasi scritto è punita con ammende da L. 5 a L. 50.

Art. 12. La francatura delle stampe non periodiche, oltrechè mediante francobolli, può essere fatta anche mediante abbonamento, alle condizioni di cui negli art. 30 e 32 della legge postale (testo unico) e negli art. 7 (capoversi primo, secondo e terzo) e 9 della presente.

Art. 13. I giornali, gli altri stampati, ed i campioni di merci, francati come tali, che sieno invece passibili della tassa delle lettere, perchè contengono scritti non ammessi o per altre ragioni, non hanno corso, quando la rispettiva tassa sia per superare una lira, e debbono essere restituiti possibilmente ai mittenti, salvo sempre il disposto del precedente art. 11.

Art. 14. Le frazioni di cinque centesimi che risultino dalla tassazione delle corrispondenze, sono elevate a cinque centesimi intieri.

Art. 15. Le disposizioni degli art. 268 a 272 del Codice penale si applicano anche, ove si tratti di francobolli postali di Stati esteri, compresi *nell'Unione universale delle poste.*

Art. 16. È abrogato l'art. 50 della legge postale (testo unico).

Art. 17. La validità dei titoli postali di credito di cui nell'art. 59 della legge postale (testo unico), è pareggiata a quella dei vaglia.

Art. 18. La tassa di spedizione dei pacchi postali, di peso non eccedente 3 chilogrammi, è elevata a 60 centesimi.

La tassa di spedizione dei pacchi da tre a cinque chilogrammi, che il Governo ha facoltà di ammettere, è mantenuta nella misura indicata nell'art. 75 della legge postale (testo unico).

Nelle dette tasse è compresa quella di recapito a domicilio, che rimane soppressa.

È pure soppressa la tassa di rispedizione, di cui nell'articolo 70 della legge stessa.

Le tasse di spedizione sono ridotte alla metà pei pacchi da essere distribuiti nelle località d'impostazione.

Art. 19. La penalità di cui nel capoverso dell'art. 74 della legge postale (testo unico) per la falsa od incompleta dichiarazione del contenuto di pacchi, è applicata soltanto nei casi di dolo o di spedizione di oggetti, che possano danneggiare i rimanenti pacchi.

Nella penalità stessa è compresa quella per contravvenzione alle leggi daziarie.

Art. 20. Le prescrizioni dell'art. 42 della legge postale (testo unico) sono estese ai pacchi ordinari contenenti oggetti, indicati nel terzo capoverso dell'art. 65 della legge stessa, nel senso che sono sottoposti alla doppia tassa di assicurazione, fermo il disposto del secondo periodo del detto capoverso.

Art. 21. Le contravvenzioni alle leggi postali, punibili con semplici penalità pecuniarie, possono essere transatte, prima che sia intervenuta sentenza definitiva, mediante oblazioni, accettate dal Ministero delle Poste e dei Telegrafi, per somme non inferiori al minimo delle penalità stesse.

Art. 22. Sono abrogate tutte le disposizioni del testo unico delle leggi postali contrarie a quelle della presente.

Art. 23. È data facoltà al Governo del Re di coordinare la presente col detto testo unico e di pubblicarne un testo definitivo.

Gli è data pure facoltà di provvedere alla parte esecutiva con un Regolamento generale, approvato per Decreto Reale.

Sunto della Relazione della Commissione della Camera.

Ricordati i precedenti della questione, l'on. Chiaradia, relatore, nel suo pregevolissimo lavoro, così si esprime circa alla riforma per la spedizione dei giornali:

« Ora, l'onorevole ministro Lacava, fondandosi sull'esperienza, entra nell'ordine delle idee della precedente Commissione, e muta opportunamente il sistema di cui è parola, pur confermando il vantaggio già accordato alla stampa colla riduzione della misura della tassa d'affrancazione. E noi accettiamo unanimi il suo concetto; e, ritoccandone soltanto alcune modalità, collo scopo di renderne le disposizioni più precise e più efficace l'applicazione, facciamo nostri gli art. 7, 8 e 9 del disegno di legge ».

L'onorevole relatore così scrive sulla questione finanziaria:

« E le agevolazioni concesse sono pienamente giustificate dalla considerazione che, se può discutersi l'opportunità di ridurre oggi piuttostochè domani la misura di certe tasse postali in vista d'immediate conseguenze finanziarie, non è discutibile, anche nei riguardi dell'erario, l'utilità di accordare facilitazioni nei casi in cui oggi l'attività postale è minima o nulla, o in quelli in cui i minoramenti d'introito siano assolutamente improbabili. Così facendo vi è tutto da guadagnare, nulla da perdere ».

***

Dopo alcune considerazioni sugli articoli, l'onorevole Chiaradia scrive:

« Anche l'art. 4 del Disegno Ministeriale è stato occasione di osservazioni della Commissione e di dichiarazioni dell'onorevole Ministro.

« Si è sollevata la seria e non nuova questione di sapere se non convenisse una buona volta di classificare gli oggetti di corrispondenza postale in un modo semplice, preciso, evidente; cioè in *lettere*, *manoscritti* e *stampati.* Intendendo per lettere tutti gli oggetti di corrispondenza chiusi e segreti; per manoscritti i fogli scritti in tutto od in parte a mano, qualunque ne sia la forma o il carattere; per stampati le carte a caratteri impressi, litografati e simili, senza riguardo al fatto che siano impressi o tirati in un solo o in più esemplari.

« Una volta adottata questa larga misura di considerare le cose, l'impiegato postale cesserebbe dal dovere e, ciò che è altrettanto importante, dal diritto di fare indagini che non siano puramente superficiali sugli oggetti che gli passano per le mani: ognuno vede con quale vantaggio degli uffici e del pubblico.

« I primi avrebbero semplificate d'assai le loro attribuzioni; il pubblico, cresciuta la garanzia di più corretto e pronto servizio. Cesserebbero molti, quasi tutti, quei pericoli di indiscrezioni e peggio cui possono dare occasione attualmente le verifiche minuziose sul carattere, il valore e la fattura dei manoscritti e degli stampati che passano per gli uffici della posta.

« Senonchè l'onorevole Ministro ebbe a persuaderci che ciò che si è ottenuto coll'art. 4 che, cioè ogni piego di manoscritto possa contenere una sola lettera semplice aperta e indirizzata allo stesso destinatario del piego, era già una conquista sulla rigidezza cui si attengono nel particolare il nostro Consiglio di Stato e le Amministrazioni postali straniere; e dovemmo chiamarcene contenti ».

***

Circa alla *cartolina-vaglia* l'onorevole relatore dà le seguenti indicazioni:

« Le *cartoline-vaglia* suppliscono a un bisogno cui negli altri paesi è provveduto con buoni postali, ***postal orders*** degli inglesi, ma vi suppliscono in maniera più completa e soddisfacente per il pubblico.

« Di siffatte cartoline era cenno nel progetto di legge dell'onorevole Genala e della Giunta che ne fece l'esame; ma non s'era ancora trovato il modo di attivarle, che fosse pratico e senza inconvenienti.

« La combinazione con cui vengono presentate ora dall'onorevole Ministro è tale che, a parere della vostra Commissione adempie a tutte le esigenze ed ha il carattere di vera utilità per il pubblico.

« L'Amministrazione porrebbe in vendita *cartoline-vaglia* numerate, impresse su cartoncini col valore di L. 1, 2, 3, 4, 5, 10, 15, 20.

« Alle cartoline sarebbero annessi due polizzini, che, a mezzo della consueta punteggiatura, potrebbero staccarsi agevolmente. Sull'uno di essi si scriverebbe al destinatario l'uso da farsi del denaro rappresentato dalle cartoline-vaglia, mentre l'altro rimarrebbe nelle mani del mittente come prova dell'eseguito invio.

« Dovendo aggiungere dei centesimi alla somma rotonda in lire, si completerebbe la cifra con tanti francobolli applicati alle cartoline.

« L'unito modellino (allegato *A*) dà un'idea approssimativa delle cartoline, e ne spiega il meccanismo meglio che non si potrebbe fare a parole; i cartoncini dovrebbero essere eseguiti con diligenza dalla Officina delle carte-valori per allontanare il pericolo della falsificazione.

« Le cartoline, che non potessero essere recapitate, sarebbero respinte ai mittenti che ne potrebbero ricuperare l'ammontare dall'ufficio postale. Sarebbe stabilita la loro validità per un dato termine dalla data, scaduto il quale non potrebbero essere più riscosse dal destinatario, salvo però al mittente il diritto alla restituzione del loro valore.

« La tassa ne è mite, cioè di centesimi 10, 15, 20 e 25, in modo che anche dovendone adoperare due per formare una data somma, la spesa è sempre inferiore di qualche cosa a quella dei vaglia attuali.

« Non occorre di spendere parole per dimostrare i vantaggi che può ritrarre il pubblico da quest'innovazione ed anche i timori di coloro che vi vedessero una possibile sorgente di frodi sono pienamente acquietati dal fatto che i vaglia *à découvert*, a somma variabile, esistenti anche da noi nei rapporti internazionali, non danno luogo ad inconveniente di sorta.

« Ne trarrà profitto l'Amministrazione delle poste perchè il movimento delle spedizioni di danaro per vaglia crescerà sensibilmente e compenserà ad usura la piccola perdita sull'ammontare della tassa, e perchè farà sensibili risparmi nella contabilità, nei registri, e perciò nel personale degli impiegati ».

***

La Commissione raccomanda inoltre una proposta che fu già fatta dalla Giunta parlamentare che studiò, altra volta, il progetto di riforma postale, quella di provvedere che presso gli uffici postali sia dato modo al pubblico di scrivere gratuitamente.

Il lavoro di fusione degli uffici postali coi telegrafici rende ora più facile di acconsentire a siffatto desiderio, e ne sarà conseguenza una maggiore attività nello scambio delle corrispondenze, sia per lettere che per biglietti e cartoline postali. Una risposta preliminare, la richiesta d'un documento o di un dato, la comunicazione di una notizia interessante ed urgente saranno fatto spessissimo nel locale stesso dell'ufficio postale da chi va a ritirare la propria corrispondenza, se gli sia dato agio di scrivere, e ne trarranno profitto non piccolo il pubblico e la finanza.

***

Ed ecco, infine, la conclusione della Relazione:

« *Onorevoli Colleghi*,

« Questo rapido esame del Disegno di Legge Ministeriale, e la giustificazione che la vostra Commissione ha procurato di dare delle aggiunte e modificazioni che vi furono introdotte, vi avrà, spero, persuasi ch'esso merita la vostra approvazione. Chiedendola, a nome della Commissione, mi permetto di esprimere un'altra volta il voto che sia data presto all'Amministrazione delle poste la opportunità di ribassare la tassa di francatura delle lettere e di far cessare lo stato d'inferiorità nel quale l'Italia si trova in questo particolare rapporto alle altre nazioni.

« Non vi è alcuno fra noi che non ne senta le deplorevoli conseguenze; e non pensi che, massime in un paese come il nostro in cui non abbondano le risorse economiche, la tassa elevata delle lettere torna a danno evidente, non solo dell'interesse materiale delle popolazioni, ma anche di quello intellettuale e morale, che non può essere indifferente al Governo e al Parlamento ».

COLLAUDI.

Determinazione del compito degli ufficiali collaudatori

(Circolare del Ministro dei Lavori Pubblici)

In data 23 scorso febbraio il Ministro dei Lavori Pubblici ha inviato la seguente *Circolare* ai Prefetti, Ispettori, Ingegneri Capi ed Ingegneri del Genio Civile, e Direttori di costruzioni ferroviarie per conto dello Stato.

Gli articoli 83 al 109 inclusivi del Regolamento per la direzione e collaudazione dei lavori dello Stato che si eseguiscono a cura del Ministero dei Lavori Pubblici, approvato col Reale Decreto 19 dicembre 1875, nonchè l'articolo 58 dell'altro Regolamento approvato con R. Decreto del 3 marzo 1889, stabiliscono e determinano con precisione lo scopo della collaudazione e la procedura da seguire.

L'inosservanza di tali disposizioni, che si verifica non infrequentemente, obbliga il sottoscritto a richiamare l'attenzione degli Ufficiali del Genio Civile, e precisamente di quelli che sono incaricati della collaudazione, sulla necessità di attenervisi rigorosamente e di non allontanarsene in modo alcuno, per non esporre l'Amministrazione a questioni e per non pregiudicarne l'azione.

Base della collaudazione, secondo il Regolamento del 19 dicembre 1875, è il conto finale dei lavori, compilato dall'Ingegnere Direttore (art. 55), il quale non deve dimenticare che i lavori stessi debbono essere eseguiti in perfetta regola d'arte ed in conformità dei relativi progetti e contratti (art. 12). Per lo che il conto finale accrediterà all'appaltatore solamente i lavori per qualità, quantità e prezzo approvati col contratto, o dalla competente Autorità con atti successivi e complementari, regolandosi pei nuovi prezzi, non determinati nel capitolato speciale, secondo le disposizioni contenute negli articoli 17 e 18. E a questo proposito torna in acconcio ricordare, che gli Ingegneri Direttori debbono astenersi dall'ordinare variazioni di sorta alcuna nella esecuzione dei lavori, senza averne prima ottenuta l'approvazione del Ministero o quella dell'Ingegnere Capo, con le condizioni e nei limiti dell'articolo 15 del Regolamento.

L'Ingegnere Direttore e l'Ingegnere Capo, seguendo le istruzioni date con gli articoli 55, 56 e 57, sanno quali documenti debbono unirsi al conto finale; e sanno come, rimanendo inalterata la sostanza di questo, debba però ognuno di essi separatamente trattare, in apposita relazione, delle controversie, reclami e domande dell'appaltatore, proponendone la motivata risoluzione. Occorre appena notare che la relazione è atto riservato all'Amministrazione; e però non deve essere discusso coll'appaltatore o ad esso comunicato.

Quale sia lo scopo della collaudazione di un'opera è detto con termini precisi dall'art. 83, che al collaudatore pone limiti, i quali non debbono essere oltrepassati. Se vi sono reclami dell'appaltatore, debitamente inscritti, saranno uno ad uno esaminati: e qualora in tutto od in parte si riconoscano fondati in diritto, ed ammessibili al confronto dei patti contrattuali, si valuteranno con giusto criterio, proponendo da ultimo lo ammontare del credito dell'appaltatore. Ma tutto ciò il collaudatore deve fare con la relazione riservata di cui all'articolo 92. Conseguentemente il certificato di collaudo, di che parla l'art. 96, non può andare oltre i limiti da questo stabiliti, tanto più che il detto certificato viene in seguito comunicato all'appaltatore perchè lo accetti, ed aggiunga le riserve ed osservazioni che crede del proprio interesse (articolo 99); riserve ed osservazioni che saranno nuovamente prese ad esame dal collaudatore e ventilate nella relazione di cui si parla nell'art. 101, capoverso 5°.

Tutte le quali cose si è stimato opportuno ricordare, perchè, quantunque il Regolamento del 19 dicembre 1875 non lasci luogo a dubbiezze, pure l'esperienza, come più sopra si è accennato, ha dimostrato, che parecchie delle sue disposizioni, e forse le più importanti in materia di collaudi

furono poste in dimenticanza. Le Direzioni dei lavori ed i collaudatori non debbono eccedere, poco o molto, i termini del loro mandato, o discutere con gli impresari ed accordare ad essi compensi, indennità, maggiori prezzi. ecc., per titoli che non abbiano base nei contratti o negli atti successivi approvati da chi ne ha l'autorità. Molto meno poi hanno facoltà di comporre transazioni od accomodamenti di loro iniziativa, anticipando giudizi che sono unicamente riservati al Ministero (art. 101, capoverso ultimo), il quale poi, per l'art. 109, può fare procedere ad una nuova collaudazione dei lavori. Nè per questo l'Ingegnere Direttore, l'Ingegnere Capo ed il collaudatore resteranno estranei alle quistioni sollevate dall'appaltatore; poichè essi debbono nella relazione riservata al Ministero prendere ad esame pretese e controversie di qualunque natura, messe innanzi dall'impresario, ed esporre su di esse il loro avviso. Chè anzi è loro cómpito di raccogliere dati, notizie, circostanze, e rilevare le cause e gli effetti, onde le questioni e le controversie possano essere risolute secondo giustizia e con piena cognizione di cose.

L'Amministrazione, pur rimanendo libera nelle sue decisioni, terrà nel dovuto conto i suggerimenti e le osservazioni dei suoi ufficiali; il cui avviso le servirà anche pei procedimenti giudiziari od arbitramentali, quando non riesca un accordo cogli intraprenditori delle opere pubbliche.

Nel far tutto ciò presente alla S. V., il sottoscritto confida che alle premesse avvertenze si conformerà nell'adempiere gl'incarichi di collaudo; e prega di favorire intanto un cenno di ricevuta della presente circolare.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Consiglio d'Amministrazione della Mediterranea.

Ieri, 28, si è riunito il Consiglio d'Amministrazione della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo. Erano presenti N. 17 Consiglieri, e presiedeva il comm. conte Giulio Belinzaghi.

(Aumento di stipendio e gratificazioni al personale — Gli arbitri).

Fra le varie deliberazioni prese sono notevoli quella relativa all'erogazione di L. 750,000 circa per aumenti di stipendi e gratificazioni a favore del personale e quella riconfermante in carica per un altro triennio gli arbitri, signori comm. avv. Gerolamo Boccardo, comm. ing. Giacinto Berruti e comm. avvocato Stefano Castagnola, il cui mandato verrebbe a scadere col 20 marzo p. v.

(Aggiudicazioni e contratti).

Prima di passare all'aggiudicazione dei contratti, che pubblichiamo come di consueto nel « Memorandum », il Consiglio ha pure autorizzate le seguenti aggiudicazioni:

Alla Ditta Fry Holman e Fry di Cardiff la fornitura di tonnellate 50,000 di carbone inglese grosso o in mattonelle;

Alla Ditta ing. Timosci i lavori della 3ª tratta del tronco Rocchetta-Montevèrde della linea Avellino-Rocchetta Melfi;

Alla Ditta Felici i lavori del 2° tronco della linea Roma-Segni, e alla Ditta Jelli quelli del 9° tronco;

All'Impresa Cecchetti quelli dell'8° tronco della linea stessa, ed alla Ditta Rosellini Zefiro i lavori dei tronchi 4°, 5° e 6°.

><

Per l'orario estivo sui laghi Maggiore, Como, Lecco, Lugano e linee affluenti.

In relazione all'informazione data nel precedente numero aggiungiamo che il giorno 11 del corrente mese di marzo si riuniranno in conferenza a Milano, presso quel R. Ispettore Capo di Circolo ferroviario i rappresentanti delle Amministrazioni interessate, allo scopo di concretare l'orario estivo per la Navigazione dei Laghi Maggiore, di Como e di Lugano e per le linee ferroviare ad essi affluenti.

><

Per le Officine ferroviarie di Torino.

Sappiamo che il Sindaco di Torino ha interessato la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo a volere con tutti i mezzi possibili sollecitare la esecuzione degli appalti in corso per il terzo gruppo di lavori delle nuove Officine ferroviarie di questa città, e far procedere a quelli che rimangono a farsi per completare i lavori compresi nel gruppo stesso.

Inoltre ha interessato la Direzione predetta a sollecitare il più possibile la presentazione all'approvazione governativa di tutti i progetti per le opere comprese nel quarto gruppo onde si possa provvedere sollecitamente alla loro esecuzione.

><

Ferrovia Ceva-Ormea.

(Stato dei lavori del tronco Rivo Mursecco-Val d'Inferno).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del terzo tronco della ferrovia Ceva-Ormea, compreso fra Rivo Mursecco e Val d'Inferno, in appalto alla Impresa Villaresi Luigi per la somma di L. 1,613,000, riceviamo le seguenti informazioni, che sono riferite al 1° del corrente mese.

Espropriazioni. — L'Impresa è in possesso di tutti i terreni necessari per far luogo alla costruzione del tronco.

Opere d'arte maggiori. — Due, cioè i ponti sul Tanaro 1° e sul Malsanona sono ultimate, meno i coronamenti ed i parapetti; una, il ponte 2° sul Tanaro, non è ancora iniziato.

Opere d'arte minori. — Di queste opere ne sono previste 41, delle quali 31 sono già ultimate e 10 sono tuttora da incominciare.

Muri. — I due muri di sostegno proposti sono ancora da iniziare.

Fabbricati: — Stazione di Garessio. Sono ultimati, meno i lavori di finimento, il fabbricato viaggiatori, l'edifizio dei cessi, il piano scaricatore scoperto, la tettoia delle merci; sono in corso di costruzione i marciapiedi ed il rifornitore; devesi ancora por mano al magazzino pel carbone ed alla rimessa locomotive provvisoria. *Fermata di Trappa.* Nessun provvedimento è ancora fatto per la costruzione del fabbricato viaggiatori, dei cessi, e dei marciapiedi di questa fermata. *Case cantoniere.* Delle 7 proposte ne sono ultimate 5, meno però i lavori di finimento. Le altre due non sono ancora iniziate. Sono anche compiute due garette in muratura.

Di 10 *deviazioni* di strade, ne sono finite 3; debbonsene ancora iniziare 7.

Una sola *opera di consolidamento* è compiuta; le altre 5 sono ancora da iniziare.

Passaggi a livello. — Da eseguire n. 13; ne sono ultimati 2; 4 sono quasi compiuti; 1 in corso di costruzione e 6 ancora da incominciare. Le chiusure della linea non sono ancora iniziate.

><

Ferrovia Catanzaro-Sant'Eufemia.

(Stato dei lavori del tronco Settingiano-Marcellinara).

Analoghe informazioni, pure riferite al 1° del corrente mese, riceviamo intorno all'andamento dei lavori di costruzione del tronco da Settingiano a

Marcellinara nella ferrovia da Catanzaro a Sant' Eufemia, in appalto alla Ditta Levi Ottavio, la quale ha l'obbligo di ultimare i lavori stessi entro il mese di ottobre p. v.

Espropriazioni complete. *Opere d'arte maggiori*: I due ponti Fallaco 1° e Fallaco 2° sono compiuti; mancano solo i parapetti in muratura. *Opere d'arte minori:* sono tutte compiute ad eccezione di un acquedotto di m. 0.60 e di un tubo a sifone. *Muri:* sono tutti ultimati. *Fabbricati*: le case cantoniere possono considerarsi compiute, mancando solo di lavori di finimento; anche il fabbricato viaggiatori della stazione di Marcellinara può ritenersi ultimato; i cessi sono in corso di costruzione avanzata; il magazzino delle merci è quasi finito; il rifornitore è ancora da incominciare. Rimangono ancora da eseguire alcuni lavori di consolidamento.

La situazione della galleria di Marcellinara, lunga metri 1758, alla predetta epoca del 1° del corrente mese era la seguente: *scavo*, avanzata, m. 977.60; calotta m. 950.50; strozzo, m. 891.50; piedritti, metri 851.70; arco rovescio, m. 818.60; *muratura*, calotta, m. 930; piedritti, m. 871.50; arco rovescio, m. 818.60.

><

Ferrovia Siracusa-Licata.

Sulla situazione dei lavori eseguiti a tutto gennaio p. p. lungo i tronchi da Noto a Licata, nella ferrovia Siracusa-Licata, in costruzione a cura della Società per le strade ferrate della Sicilia, riceviamo le seguenti notizie:

(*Stato dei lavori del tronco Licata-Terranova*).

Movimenti di terra. — Sono già eseguiti m. c. 56,000 di sterro per apertura della strada e m. c. 51,000 di rialzi con materie di prestito.

Opere d'arte maggiori. — Sono in corso di costruzione i ponti sull'Imera, sul San Pietro, sul Carubba, sul Columella e sul Cattano.

Opere d'arte minori. — Per n. 3 sono in corso gli scavi di fondazione, per 2 sono ultimati gli scavi di fondazione, per 18 sono in corso le murature di fondazione, per 19 sono ultimate le murature di fondazione, per 30 sono in corso le murature di elevazione, per 35 non restano da eseguire che lavori di finimento e da collocare la pietra da taglio, n. 9 sono completamente ultimate.

Fabbricati. — Sono in corso gli scavi di fondazione per n. 4 case cantoniere doppie; è in corso la muratura di fondazione per una casa cantoniera doppia e pel fabbricato viaggiatori della stazione di Butera; per 2 case cantoniere doppie sono ultimate le murature di fondazione; per 13 case cantoniere doppie e pel fabbricato viaggiatori della fermata di Falconara, sono in corso le murature di elevazione; sono ultimate, meno i finimenti, una cantoniera ed una garetta.

Lavori diversi. — Si stanno eseguendo i lavori di deviazione della strada provinciale.

In media sono impiegati per giorno n. 657 operai, n. 66 carri e n. 38 bestie da soma.

(*Stato dei lavori del tronco Noto-Tellaro*).

Movimenti di terra. — Sterro eseguito per l'apertura della linea, m. c. 13,400; deviazione del fiume Asinaro m. c. 5,500.

Opere d'arte minori. — Per n. 5 sono in corso gli scavi di fondazione; per una sono in corso le murature di fondazione e per un'altra quelle di elevazione; tre sono ultimate.

Fabbricati. — In corso gli scavi di fondazione di una cantoniera semplice.

In media sono impiegati giornalmente 291 operai, 22 carri e 3 bestie da soma. Le espropriazioni sono state eseguite per circa 3|4 del totale, mediante componimento amichevole.

(*Stato dei lavori del tronco Rosolini-Pozzallo-Sampieri*).

Movimenti di terra. — Sterro eseguito per apertura della linea m. c. 11,500.

Opere d'arte minori. — Per una sono in corso gli scavi di fondazione, e per un'altra le murature di fondazione.

Fabbricati. — In corso gli scavi di fondazione di due case cantoniere, una doppia e l'altra semplice.

In media la forza giornaliera di operai è di 264.

><

Ferrovia di allacciamento
delle stazioni Montesanto e Centrale di Napoli.

(*Dimanda concessione costruzione ed esercizio*).

Sappiamo che il signor Manfredi Lanza, marchese di Misuraca, ha presentato una istanza al Ministro dei Lavori Pubblici per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio, per la durata di 90 anni, di un tronco di ferrovia d'allacciamento della linea Napoli-Pozzuoli-Cuma (1), colla stazione Centrale di Napoli, e precisamente fra Montesanto e la stazione Centrale ora detta, in guisa da costituire una ferrovia di circonvallazione attorno alla città di Napoli, giusta il progetto studiato dagli ingegneri Antonio Liotta e Alessandro Galasso. Il prefato signor Marchese domanda la sovvenzione annua di L. 3000 al chilometro per la durata di 70 anni a cominciare dalla data di apertura allo esercizio della linea.

><

Statistica carri merci agli scali Porto di Genova.

Durante il mese di gennaio p. p. il quantitativo di vagoni caricati agli scali del Porto di Genova, ha raggiunto il numero di 17,264, e così con una media giornaliera di n. 690 vagoni. Nel mese corrispondente dello scorso anno il numero dei vagoni caricati fu di 15,712, con una media di 604 Si ebbe quindi un aumento, nel complesso di vagoni n. 1552 e nella media giornaliera di 86.

Dal 1° gennaio del corrente anno la Società ha dato le disposizioni necessarie per far affluire giornalmente (esclusi i giorni festivi) ai suddetti scali a disposizione del commercio n. 700 vagoni vuoti.

><

Onorificenza.

Siamo lieti di annunziare che, su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, il signor comm. ingegnere Vittorio Ottolenghi, R. Ispettore Superiore delle Strade Ferrate, è stato promosso Ufficiale dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro.

><

Rappresentanza in Italia
delle Strade Ferrate del « Nord » di Francia.

Sappiamo che il Comitato di Direzione della Compagnia francese per le « Strade Ferrate del Nord » ha nominato a rappresentante della Compagnia stessa in Italia il comm. Alfredo Bachelet; il quale, come annunciammo nelle « Informazioni » del n. 6, fu già nominato rappresentante della « Paris-Lyon-Méditerranée ». Egli risiederà in Torino.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue adunanze recenti, ha preso le seguenti deliberazioni, in ordine ad affari relativi al servizio delle Strade Ferrate:

(1) Circa questa ferrovia Cumana vedi « Notizie ferroviarie italiane » del n. 8.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa essere approvato, e possa servir di base a pubblici incanti, il progetto di appalto dei lavori di costruzione e di armamento del tronco da Fosso Canecchi a Ronta, nella ferrovia da Faenza a Firenze, della lunghezza di m. 4600 e del costo complessivo di L. 5,820,253.17, delle quali L. 4,926,979.06 per lavori e forniture da appaltarsi;

2. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possano approvarsi i progetti seguenti:

a) progetto presentato dalla Società per le Strade Ferrate Meridionali relativo ai lavori di sistemazione di N. 7 sottovia metallici, esistenti fra le stazioni di Borgo a Buggiano e Pescia lungo la linea Firenze-Pistoia-Pisa, con annesso preventivo di spesa di L. 75,000;

b) progetto presentato dalla Società predetta relativo ai lavori occorrenti per sistemare il servizio d'acqua nella stazione di Terontola (linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze) con annesso preventivo di spesa di L. 75,000;

c) progetti presentati dalla Società stessa per il rifacimento dell'armamento e per altri lavori lungo la ferrovia da Empoli a Chiusi, con annesso preventivo di spesa di L. 1,374,490;

d) progetto presentato pure dalla Società delle Ferrovie Meridionali pei lavori di ricostruzione di una casa cantoniera al chilom. 120-376 della linea Foggia-Napoli, con annesso preventivo di spesa di L. 7,780;

e) progetto presentato dalla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo pei lavori d'impianto del servizio d'acqua e per il prolungamento dei binarî d'incrocio nella Stazione di Mirto-Crosia, nella linea Taranto-Reggio, con annesso preventivo di spesa di L. 43,280;

3. Che debba essere respinta la istanza presentata dalla Amministrazione Provinciale di Ravenna per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Lugo ad Alfonsine per Fusignano mediante sussidio di L. 2500 a chilometro di strada e per la durata di 50 anni.

><

Tariffe.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha rimesso al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il progetto di modificazione degli articoli 2 e 1 rispettivamente delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali comuni e locali.

><

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di riforma della nomenclatura delle tariffe, edizione 1° luglio 1885, di diversi articoli delle medesime, della tariffa dei bozzoli vivi colla intestazione modificata e del nuovo allegato n. 13, relativo alle norme per la distinzione dei ferri in barre piatte da quelli in piastre od in lamiera.

><

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno proposto al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di accordare alla Ditta Sclopis e Comp. la proroga per un altr'anno della convenzione scaduta recentemente, relativa ai trasporti di acido solforico a vagone completo effettuati da Torino a stazioni delle reti Mediterranea ed Adriatica, estendendo la facilitazione anche alle spedizioni di acido muriatico.

><

Siamo informati che in seguito ad avviso favorevole dei Ministeri del Tesoro e di Agricoltura, Industria e Commercio, venne approvata dal R. Ispettorato Generale delle ferrovie la proposta dell'Amministrazione dell'Adriatica per la rinnovazione per tutto il corrente anno della concessione fatta alla Ditta Barbieri, Marzallo e Comp. per trasporto di cotone sodo da Venezia ad Udine e Pordenone, alle condizioni della convenzione originaria, salvo che il vincolo di traffico minimo annuale resta fissato in tonn. 1,300.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Proposta per costruzione di cisterne presso i fabbricati del tronco Argenta-Ravenna nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;
2. Progetto di consolidamento della ferrovia presso la Stazione di Dogna lungo la linea Udine-Pontebba;
3. Progetto di travate metalliche, armamento e condotta del rifornitore alla Stazione del Fornello lungo il tronco Crespino-Fosso Canecchi della linea Faenza-Firenze;
4. Collaudo dell'Impresa Morello per la costruzione del tronco Bologna-Persiceto nella ferrovia Bologna-Verona;
5. Vertenza coll'Impresa Gattai circa i prezzi degli scavi di categoria pel tronco Vaglia-Firenze nella linea Faenza-Firenze;
6. Perizia di spesa pel completamento della massicciata nelle ferrovie Colico-Sondrio e Colico-Chiavenna;
7. Progetti particolareggiati dei piani delle stazioni, fabbricati e case di guardia lungo il 4° tronco della linea Genova-Ovada-Asti;
8. Progetto delle travate metalliche lungo il tronco Altavilla-Benevento della ferrovia Avellino-Benevento;
9. Composizione dei treni per servizio merci della tramvia a vapore Lucca-Ponte a Moriano;
10. Rinnovazione di contratto colla Società delle Acciaierie di Terni per la provvista delle rotaie per le ferrovie complementari e condono di multe;
11. Progetti esecutivi del binario di diramazione al porto di Siracusa ed ampliamento della stazione omonima della ferrovia Catania-Noto;
12. Progetto d'una ferrovia Varese-Robarello-Campo dei Fiori;
13. Progetto d'appalto del tronco Fantino-Crespino nella ferrovia Faenza-Firenze;
14. Convenzione per la concessione all'Amministrazione della ferrovia Chivasso-Casale di attraversare alcune roggie e cavi nel Vercellese.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 25 febbraio (N. 47). — **Regio Decreto 16 febbraio 1890**, numero **6631** (Serie 3ª), col quale il termine di otto anni assegnato per l'esecuzione delle opere di bonifica delle Valli di Comacchio, in virtù della convenzione 1° giugno 1881, approvata con la legge 5 gennaio 1882, n. 585, è prorogato di altri mesi 32 in favore dell'ingegnere Girolamo Chizzolini, attuale rappresentante della Ditta Schanzer-Chizzolini.

— — **Decreto Ministeriale** (Agricoltura, Industria e Commercio), in data **8 febbraio 1890** che fissa le norme regolatrici del concorso a premi per la costruzione di case coloniche nell'isola di Sardegna.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Commissioni. — La Commissione per le *modificazioni alle leggi postali* (1) si costituì nominando: presidente, l'on. Serra Vittorio; segretario, l'on. Vigoni; relatore, l'on. Chiaradia. Questi presentò alla Camera la *relazione* nella seduta del 22 scorso febbraio.

— — La Commissione per il disegno di legge sul *servizio telefonico* (2) riuscì composta degli onorevoli: Sonnino, Siacci, Chiala, Calvi, Del Balzo, Fili-Astolfone, Balestra e Bonasi; essa si costituì nominando: presidente, l'on. Sonnino; segretario, l'on. Del Balzo.

— — La Commissione incaricata d'esaminare il progetto di legge circa lo *stanziamento dei fondi per la quarta ed ultima serie dei lavori del Tevere* (3) si costituì nominando: presidente, l'on. Passerini; segretario, l'on. Siacci, che fu poscia nominato anche relatore.

— — La Commissione per il *riscatto del tronco ferroviario Ponte-galera-Fiumicino* (4), preoccupatasi delle condizioni e conseguenze finanziarie del riscatto, deliberò di proporne il rigetto. Essa nominò relatore l'on. Saporito.

Interrogazioni, interpellanze e mozioni. — *Svolgimento.* — Nella seduta di sabbato, 22 scorso febbraio, fu ripreso l'ordinario corso ebdomadario delle dimande d'interrogazioni e d'interpellanze (5), proseguendosi lo svolgimento di quelle rivolte al Ministro dei Lavori Pubblici.

— — L'on. Miniscalchi, interpellando « sul ritardo a soddisfare i modesti e legittimi desiderî della città di Verona riguardo alla stazione di Porta Nuova », accennò ai molteplici inconvenienti che, con danno dei viaggiatori e del servizio, perdurano malgrado le ripetute sollecitazioni; e invitò il Ministro a provvedere sollecitamente alle fatte promesse. — L'on. Ministro riconobbe che gl'inconvenienti accennati dall'on. Miniscalchi, e in tempi andati anche dall'on. Righi, esistono realmente, e che conviene, almeno in modo provvisorio, eliminarli; e non ostante le divergenze tra il Governo e la Società per sapere a chi spetti la spesa, promise che saranno tolti. Disse d'aver dato disposizioni quanto alla fermata dei treni diretti, che il Governo esigerà sieno eseguite. — L'on. Miniscalchi si dichiarò soddisfatto.

— — All'on. Giampietro, che interrogò il Ministro « sui motivi che gli hanno impedito di adempiere alle promesse fatte nella tornata del 6 febbraio 1889 per la costruzione delle stazioni ferroviarie d'Eboli e di Pontecagnano » — l'on. Ministro rispose che quando fu fatta la promessa ricordata dall'on. Giampietro, non si erano tenute presenti tutte le difficoltà che si opponevano acchè fosse mantenuta. Ma in ogni modo lo assicurò che alle stazioni di Eboli e Pontecagnano sarà provveduto in modo da soddisfare ai bisogni effettivi, senza esagerazioni di spese.

— — Venuto il turno dell'on. Tortarolo, questi, anche in nome di altri colleghi, svolse la seguente interpellanza « intorno alle cause permanenti onde viene periodicamente impedito il trasporto per ferrovia delle merci dal porto di Genova verso il territorio circostante, ed intorno ai rimedi che saranno apprestati dal Ministro ». Dimostrò che si tratta del commercio nazionale, enormemente danneggiato dall'insufficienza dei mezzi di trasporto che si offrono a Genova. Attribuì gli enormi ritardi, più che alla mancanza di carri, ad imperfezione del servizio ferroviario, non potendosi altrimenti spiegare come la merce caricata sulla ferrovia impieghi nei trasporti assai più tempo di quello che occorrerebbe ad un ronzino. Dimostrò per altro con molta copia di calcoli che il materiale da trasporto è realmente insufficiente, e che non si può attribuire il ristagno delle merci ad insufficienza del porto di Genova. Trovò poi altre ragioni di questo ristagno nei difetti di sistemazione dei binari e di organizzazione del movimento. Lodò il personale della Società, che ispira fiducia nelle popolazioni; ma dichiarò di credere che sia debito del Governo di provvedere in modo da eliminare le cause dei mali deplorati dal commercio di Genova, che è così gran parte del commercio nazionale.

Il ministro Finali riconobbe la grande importanza del porto di Genova; nè il Governo non ha mancato di fare il possibile per accrescerne la potenzialità. Ed il Ministro enumera i lavori eseguiti per aumentare le calate, i punti d'approdo, i binari di congiunzione, per cui fra poco tempo Genova avrà 40 buoni chilometri di binario ferroviario. L'onorevole Tortarolo ha detto che spazio non manca nel porto. È vero che se ne è guadagnato, ma non ancora tanto da poter stabilire dei veri e proprii magazzini generali. A questo specialmente devono attribuirsi molti dei mali deplorati dall'onorevole Tortarolo. La mancanza di materiale mobile però non si manifesta soltanto a Genova, ma è generale; e rilevanti noleggi di questo materiale sono stati fatti presso le Ferrovie Austriache. Del resto è stato provveduto anche pel porto di Genova facendo sì che almeno 700 carri al giorno vi siano adibiti, ed in seguito a ciò il Ministero non ebbe ulteriori reclami. Quanto ai binari, ha raccomandato che fosse corretta la disposizione ove occorresse; e analoghe misure ha preso anche relativamente al movimento del materiale. Non solo; ma avrebbe voluto anche migliorare le stazioni che sono in Genova, o adiacenti o propinque al porto; ma gli fu impossibile per l'enorme preventivo di spese che gli fu presentato. Non crede che il servizio sia male organizzato; ed, avendo l'on. interpellante lamentato la poca competenza ed abilità dei funzionari governativi, risposegli il Ministro di avere un'opinione diversa e migliore della sua.

L'on. Tortarolo replicò ringraziando il Ministro dei provvedimenti presi e della risposta datagli. Ma siccome quanto questi ha detto non cambia la condizione delle cose, e, se il Ministro è disposto a fare qualche cosa, egli dubita molto dei suoi consiglieri che non ritiene competenti, così egli non crede che altro rimedio possa prendersi, che quello di provvedere ad un'*inchiesta parlamentare.* Si riservò quindi di presentare una proposta di legge (Vedi « Disegni di legge » in questa stessa « Cronaca »).

— — L'on. Brunialti interrogò « sulla circolare con cui la Società per la Rete Adriatica ha vietato ai suoi operai e funzionari inferiori di accettare uffici pubblici, e in particolar modo sull'ordine dato ad alcuni operai, consiglieri comunali di Verona, di presentare le loro dimissioni ». — Risposegli l'on. Ministro che il Governo appena seppe di quella circolare ne chiese spiegazione alla Società, la quale rispose dimostrando che non aveva fatto che richiamare in vigore una disposizione precedente, con la quale non si vietava agli operai di essere consiglieri comunali, ma si invitavano in massima a non accettare troppo facilmente le candidature. Sicchè non fu offeso il diritto degli operai di partecipare alle amministrazioni comunali, diritto che il Governo avrebbe saputo far rispettare.

— — All'on. Solimbergo, circa la stazione di Udine — l'on. Ministro rivolse preghiera di consentire a differire lo svolgimento della sua interpellanza, essendo in corso trattative che spera sieno presto condotte a buon termine e da soddisfare a' suoi desideri. — L'on. Solimbergo prese atto delle formali dichiarazioni del Ministro, mantenendo però l'interpellanza.

— — L'on. Imbriani, infine, svolse la sua interrogazione « su alcune disposizioni arbitrarie prese dalle Società ferroviarie modificanti le tariffe stabilite, e che ledono altamente il commercio e specialmente quello dei vini, e più specialmente il mercato di Barletta ». Deplorò che sia consentito alle Società di modificare con aggiunte le tariffe, e che spesso nelle stazioni non si trovino carri del tonnellaggio richiesto dai commercianti. — L'on. Ministro risposegli che appena fu annunciata l'interrogazione, egli incaricò un Ispettore ferroviario di recarsi a Barletta e di verificare come realmente stessero le cose. Ne ebbe in risposta che nessuna modificazione fu fatta alla tariffa del 1888; e che i reclami fatti a Barletta erano soltanto per inesatta applicazione di tariffa. Dichiarò di confidare che la Società, riconosciuti giusti i reclami, provvederà a restituire ciò che ha indebitamente esatto; in ogni modo il Governo, in caso contrario, saprebbe invitarla a fare il suo dovere.

Presentazione. — Nella seduta del 27 corrente, il Presidente della Camera diede comunicazione di un'interpellanza dell'on. Adolfo Sanguinetti intorno ad « alcune disposizioni dei nuovi Statuti delle Casse Pensioni ferroviarie ».

Disegni di legge. — *Presentazione.* — Il Presidente della Camera, nella seduta del 27 scorso febbraio, diede comunicazione che gli Uffici avevano ammesso alla lettura una proposta, d'iniziativa parlamentare, dell'on. Tortarolo relativa ad un'*inchiesta parlamentare sul servizio ferroviario nel porto di Genova.*

Il progetto consta del seguente articolo unico:

« È ordinata un'inchiesta parlamentare con lo scopo:

a) di accertare i fatti relativi al servizio ferroviario nel porto di Genova;

b) di determinare le cause, cui sono da attribuire i difetti, e stabilire i relativi rimedi ».

---

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » nei numeri 51 del 1889 e 6 del corrente anno. Per il *testo del disegno di legge ministeriale*, e per il *sunto della relazione della Commissione*, vedi lo speciale articolo in questo stesso numero a pag. 129.

(2) Vedi « Cronaca parlamentare » dei numeri 7 e 8, nel quale è fatto cenno delle principali disposizioni del Progetto ministeriale.

(3) Vedi « Cronaca parlamentare » nei numeri 51 del 1889, 4 del corrente anno, nel quale è fatto cenno del Progetto di legge, e 6.

(4) Vedi « Cronaca parlamentare » dei numeri 2 e 6; nel primo v'ha un breve cenno del progetto.

(5) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 8.

Notizie Ferroviarie Italiane

Stazioni di Trastevere e Termini a Roma. — *Per le comunicazioni tra esse.* — Il 25 scorso febbraio il Sindaco di Roma e due Assessori si sono recati a conferire con l'on. Ministro dei Lavori Pubblici, relativamente alla necessità di affrettare le comunicazioni tra le Stazioni ferroviarie di Trastevere e di Termini.

L'on. Ministro Finali ha mostrato di essere animato dalle migliori intenzioni, a vantaggio del Comune, non solo in questo, ma in tutte le altre questioni che interessano l'Amministrazione municipale.

Ferrovia Casarsa-Spilimbergo-Gemona. — *Scelta del tracciato del tronco Spilimbergo-Gemona.* — A complemento della « informazione » data nel n. 8, circa la Relazione della Commissione pei tracciati del tronco Spilimbergo-Gemona, riportiamo il seguente telegramma da Roma, al giornale *La Venezia:*

« Mi si informa circa il rapporto dell'Ispettore Chiomenti e del colonnello Goiran per il tracciato della ferrovia Spilimbergo-Gemona. Come sapete, il primo tracciato, partendo da Spilimbergo, dopo poco piegando a destra attraversava il Tagliamento e, con una curva percorrendo la sinistra del fiume, con una linea retta toccava San Daniele per raggiungere Gemona. Il secondo tracciato invece, partendo da Spilimbergo, procedeva in linea retta fino a Pinzano, quindi con una curva a destra attraversava il Tagliamento, ridiscendendo con un giro vizioso fino a San Daniele per proseguire poi a Gemona.

« Ora la Commissione avrebbe riconosciuto preferibile il secondo tracciato per ragioni strategiche, qualora il Governo creda spendere tre milioni di più; ma però in ogni caso il tracciato giunto a Pinzano dovrebbe con una curva a destra raggiungere e attraversare il fiume, proseguendo per linea retta fino al primo tracciato al disopra di San Daniele, che rimarrebbe tagliato fuori ».

Ferrovia Varese-Porto Ceresio. — *Adunanza del Comitato per i progetti della costruzione.* Il Comitato per la ferrovia Varese-Porto Ceresio si adunò il 17 scorso mese a Varese.

Il presidente riferì intorno alle proposte per la costruzione fatte dall'ing. Triacca di Milano, il quale aveva domandato due mesi di tempo per presentare una proposta concreta di costruzione della ferrovia, da parte d'una potente Società Belga, sulla base di un sussidio di L. 3000 al chilometro per trent'anni. Ora la Società trova troppo esiguo un tale sussidio e lo vorrebbe elevato a L. 4000. Tuttavia, qualora potesse costruire la ferrovia in condizioni favorevoli, non si mostrerebbe aliena dall'accettare anche il proposto sussidio. La Società desidera inoltre avere il progetto tecnico fatto studiare dalla Nord-Milano, obbligandosi a pagarlo, qualora assumesse la costruzione della ferrovia.

In seguito a questa lettera il Presidente si rivolse al Direttore della ferrovia Nord-Milano, il quale si dimostrò disposto a cedere il progetto, qualora la Società costruttrice si obbligasse di far capo colla nuova linea alla stazione di Varese della ferrovia Nord-Milano.

Lunga ed animata fu la discussione; infine venne accettata una proposta della Presidenza, secondo la quale il Comitato darà assicurazioni alla Direzione della ferrovia Nord-Milano d'adoperare tutta la sua influenza perchè la nuova linea metta capo alla stazione della Nord-Milano a Varese, anzichè a quella della Mediterranea.

Funicolare al Sacro Monte di Varese. — — *Parere del Consiglio Superiore dei Laovri Pubblici.* — Facendo seguito alla notizia data nel n. 5, aggiungiamo che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere che i progetti presentati dall'Ing. Enea Torelli possano, con alcune avvertenze, approvarsi come progetti di massima.

Circa la domanda di concessione dichiarò occorrere che venga prima dimostrata l'utilità della linea e con quali mezzi si provvederà alle spese di costruzione.

Tramvia a vapore del Chianti. — *Visita di ricognizione ed apertura all'esercizio.* — Per questa linea tramviaria, sui lavori della quale abbiamo riferito nel n. 7, la visita di ricognizione ebbe luogo il 22 scorso febbraio. Insieme col Direttore dei lavori, ing. cav. Lenci, intervennero gli ingegneri del Genio Civile, del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate e della Provincia.

La linea verrà domani aperta all'esercizio fino alle Tavarnuzze.

Tramvia a vapore San Giuliano-Mestre-Mirano-Noale. — *Ritiro del deposito e del progetto per la costruzione della linea.* — Facendo seguito a quanto abbiamo riferito nel n. 3, annunciamo che gli ingegneri Cecconi e Scotto, dopo le lunghe peripezie amministrative del loro progetto, fattisi persuasi che la chiesta concessione non sarebbe accordata, decisero senz'altro di ritirare il deposito e lasciar libero il campo a quanti desideravano attuare il detto progetto.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti di gennaio 1890.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di gennaio 1890, confrontato con quello dello stesso mese 1889, fu il seguente:

		Gennaio 1890	1889
Passeggieri trasportati .	Num.	57,200	58,561
» introito . .	L.	179,000	180,186.34
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	215	209
» introito . .	L.	19,000	20,299.38
Bestiame trasportato . .	Capi	14,000	1,628
» introito . . .	L.	45,000	7,968.11
Merce trasportata . .	Tonn.	55,900	54,379
» introito . . .	L.	582,000	555,772.01
Introito complessivo . .	L.	825,000	764,225.84
» chilometrico. .	L.	3.101.50	2,873.03
Proventi diversi . . .	L.	40,000	44,082.57
Introito generale . . .	L.	865,000	808,308.41
Spesa complessiva . .	L.	490,000	438,882.84
» chilometrica . .	L.	1,842.10	1,725.12
Introito netto	L.	375,000	349,425.57

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Nuovo sistema di abbonamenti sulla ferrovia Centrale Svizzera.* — A scopo di permettere alle classi meno agiate, e specialmente agli operai, l'uso dei biglietti d'abbonamento annuo, la ferrovia Centrale Svizzera ha stabilito, per quelli di terza classe, di autorizzarne il pagamento mediante acconti trimestrali. Ecco in qual modo si procede. Si prende un abbonamento di tre mesi pagando la tariffa stabilita, pari al 50 0|0 di novanta biglietti di andata e ritorno. Spirato il trimestre, si domanda un secondo abbonamento trimestrale, e la ferrovia lo rilascia facendo pagare soltanto la differenza tra un abbonamento semestrale (40 0|0 dell'importo di 180 biglietti di andata e ritorno) e la somma versata pel primo abbonamento, più un franco di diritto fisso. Per il terzo trimestre non si paga più che la tassa annua (25 0|0 di 360 biglietti di andata e ritorno), dedotte le somme versate precedentemente. Per l'ultimo trimestre si paga solo un diritto fisso di tre franchi. Per tal modo l'abbonato gode della riduzione stabilita per l'intero anno con un semplice supplemento di prezzo di tre franchi, giustificato dalle maggiori scritturazioni, ed ha il vantaggio di non sborsare anticipatamente tutto l'importo.

— *Progetti di linee d'accesso al Gottardo.* — Si sta studiando se invece del tronco già progettato Lucerna-Kussnacht-Immensee, non sarebbe conveniente di stabilire come linea di accesso al Gottardo la seguente Lucerna-Stanz-Erstfeld

sulla riva sinistra del Lago. Essa misurerebbe 10 chilometri di meno di quella per Kussnacht e 21 chilometri di meno di quella per Rothkreuz. Anche nelle pendenze si avrebbe una notevole diminuzione.

Ferrovie Russe. — *Prodotti 1889.* — Dal 1° gennaio al 31 dicembre 1889, i prodotti lordi delle ferrovie in Russia sono ascesi ad una somma complessiva di rubli 246,277,278, con una diminuzione del 4 0/0 rispetto a quelli ottenuti nel 1888. Il prodotto medio per versta è stato nel 1889 di 9408 rubli, contro 9781 nell'anno precedente. Questa diminuzione di prodotti riguarda esclusivamente le linee di Compagnie private, perchè la rete dello Stato presenta invece un sensibile aumento.

Infatti, mentre il prodotto medio per versta delle linee di Compagnie è disceso da 11,308 rubli nel 1888 a 10,798 rubli nell'ultimo esercizio, quello della rete dello Stato è aumentato da 5519 a 5774 rubli. La differenza per le Compagnie equivale ad una diminuzione del 4.5 per cento, e per lo Stato ad un aumento del 4.6 per cento.

Notizie Diverse

Commissione permanente per i servizi del porto di Genova. — *Adunanza 20 febbraio.* — Il Prefetto, presidente, diede lettura dei prospetti dei vagoni caricati durante l'ultima quindicina, constatando che dalla Amministrazione ferroviaria fu mantenuto l'impegno assunto, essendo stato dato giornalmente al commercio un numero di carri superiore a 700, esclusi quelli adoperati dall'Amministrazione stessa.

Il Prefetto comunicò quindi la decisione presa dal Ministro delle Finanze sulle premure fatte da quello dei Lavori Pubblici di consentire in via provvisoria, finchè perdurino le angustie di spazio nel Porto pei lavori in corso, che la Dogana per regola generale, e salvo il diritto dell'eccezione in caso di bisogno, accetti la tara segnata sui carri, prescindendo dall'accertamento con la pesatura, sempre rinnovata dei carri, come fin qui si dovette fare con molta perdita di tempo e con gravissimo incaglio del commercio. Questa importante deliberazione ministeriale risponde ai reiterati voti della Commissione che già furono accolti, per quanto lo riguardavano, dall'Amministrazione ferroviaria.

Il Prefetto, procedendo nelle comunicazioni, partecipò alla Commissione che, giusta il voto emesso nella seduta del 4 febbraio, vennero eliminate le difficoltà che si verificavano nel trasporto delle merci che dalla nuova Dogana devono essere portate alle stazioni locali, essendo stato stabilito che: le merci occupanti un intero vagone saranno ricaricate dai *caravana* sul binario della Dogana; per il collettame la Ferrovia terrà a disposizione del commercio un vagone nel quale depositerà i colli man mano che saranno terminate le formalità doganali; alla sera i vagoni completi come quello del collettame saranno spinti alla stazione di Piazza Principe.

In seguito la Commissione, su proposta del Presidente della Camera di Commercio, mandò alla Sotto-Commissione distributrice dei vagoni alle merci varie, per la conveniente attenzione, un ricorso della ditta Raggio e Ratto relativo al sistema seguito per l'assegnazione dei carri allo scalo ferroviario di San Benigno.

Emise poscia voto perchè venga concessa definitivamente un'area a San Benigno per la costruzione di una baracca ad uso ricovero pel personale viaggiante delle strade ferrate, incaricando il Rappresentante ferroviario, il Capitano del Porto e il Direttore dei lavori del Porto, di prendere gli opportuni accordi per la scelta della località od altro che occorra.

Venne rimandata alla prossima seduta, per maggior studio dell'affare, una deliberazione sulle cautele che dovranno regolare la sosta nel Porto e lo scarico dei piroscafi cisterna pel petrolio.

Da ultimo la Commissione intese le relazioni del Sindaco, del Capitano del Porto e del Direttore dei lavori del Porto, espresse parere favorevole all'approvazione del progetto di massima stato compilato dal Ministero dei Lavori Pubblici, in esecuzione della legge 4 luglio 1889, per l'impianto di uno stabilimento contumaciale nel Porto.

Spedizione postale dei valori. — *Corrispondenze raccomandate.* — Da oggi 1° marzo le corrispondenze *raccomandate* saranno cambiate fra gli uffizi di posta in sacchi, al pari delle ordinarie, cessandone così la spedizione in pieghetti postali, che resteranno riservati per la spedizione delle sole *assicurate.*

Per parte di tutti i Ministeri e delle Amministrazioni centrali fu disposto che gli uffici *dipendenti* richiedano la *assicurazione*, giusta la facoltà accordata dall'articolo 148 del nuovo regolamento generale pel servizio delle poste, quando occorra loro di spedire *carte ed oggetti di valore effettivo.*

Per evitare gli scontri ferroviari. — *Circa due nuovi sistemi.* — In questa rubrica del n. 49 dello scorso anno annunciammo un nuovo sistema meccanico-elettro-tecnico per garantire la circolazione dei treni, impedendo così i disastri ferroviari; dobbiamo ora aggiungere che il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha preso in esame, non uno, ma due sistemi di apparati elettrici Nigra, Del Bono e Frassinesi, per impedire gli scontri dei treni, ed ha opinato non sia il caso di adottarli, giacchè essi non apporterebbero un effettivo e sicuro vantaggio per la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

I. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — Elaborati di gara per la fornitura di 330 carri per merci, divisa in 8 lotti: 1° di 40 carri scoperti con freno a sponde alte; 2° di 40 id. id.; 3° di 40 id. senza freno a sponde alte; 4° di 40 id. id.; 5° di 40 id. con freno a sponde basse; 6° di 45 id. id.; 7° di 40 id. senza freno a sponde basse; 8° di 45 id. id.

L. 18,128.18 per impianto del servizio merci nella stazione di Sant'Antimo lungo la ferrovia da Foggia a Napoli;

L. 7,500 per lavori di consolidamento della prima pila verso Modena del ponte sul Po presso Borgoforte nella ferrovia da Mantova a Modena;

L. 1,850 per l'esecuzione di alcuni lavori di completamento lungo il tronco Faenza-Fognano nella ferrovia Faenza-Firenze;

L. 1,510 per spostamento del disco verso Firenze ed impianto di sonerie elettriche in stazione di Compiobbi nella linea Chiusi-Terontola-Firenze;

L. 1,150 per consolidamento del ponticello della luce di m. 1.50, al chilometro 2:3.075 della linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze;

L. 1,000 per scogliera per difendere le prime due pile verso Cremona del ponte sul torrente Serio in prossimità della stazione di Crema, nella linea Treviglio-Cremona;

L. 900 per impianto di sonerie elettriche di controllo ai dischi della stazione di Calusco nella ferrovia da Seregno a Ponte San Pietro;

L. 850 per apparecchio elettrico di controllo al disco verso Castelbolognese della stazione di Lugo.

Rete Mediterranea. — Elaborati di gara per la fornitura di 12 carrozze di 3ª classe a due assi con quattro compartimenti viaggiatori ed una ritirata, munite di freno a vite, di freno continuo automatico, sistema Westinghouse, ed illuminazione a gas. La gara sarà aperta fra ditte nazionali;

L. 58,000 per costruzione di un tratto di vòlto rovescio, a sostegno dei piedritti, nella galleria dei Cappuccini presso Spezia, per una lunghezza di m. 60;

L. 1,400 per sostituzione di un solaio con vòlto in mattoni e ruotaie fuori d'uso, al vòlto lesionato della sala di 3ª classe nel fabbricato viaggiatori della stazione di Cassino della ferrovia Roma-Napoli;

Spostamento del segnale a disco girevole di protezione della stazione di Pisa Centrale dal lato di Livorno;

Progetti esecutivi delle opere d'arte speciali da costruirsi lungo il tratto da Avellino a Montefalcione, nella linea da Rocchetta Melfi ad Avellino;

Verbali di collaudo definitivo dei lavori di terra e di muratura eseguiti dalla impresa Luigi Fraia per la formazione del corpo stradale del tronco di ferrovia d'allacciamento fra la stazione Centrale ed il porto di Napoli;

Elaborati di gara per l'appalto dei lavori di riparazione al ponte sul torrente Aravenna, alla progressiva 81.704.15 della linea da Genova a Ventimiglia;

Verbale di collaudo dei lavori eseguiti dalla Società Veneta pei lavori di fondazione delle spalle e per la fornitura e posa in opera delle travate metalliche al ponte sul torrente Novito nella linea Taranto-Reggio.

Rete Sicula. — L. 3304.55 per l'impianto di segnaletti di indicazione agli scambi nelle stazioni di Palermo, di Catania e di Messina.

2. — Progetti e preventivi di spese
approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 500, sostituzione pilastri in muratura alla parte marcita dei montanti in legname della baracca ad uso rimessa locomotive a Castellammare Stabia;

L. 43,000, consolidamento della ferrovia fra i chilometri 4.343 e 5.253 della linea Taranto-Reggio;

L. 80,000, armature provvisorie in legname fra le progressive 49.080 e 49.380 nella galleria di Monte Olimpino della linea Milano-Chiasso;

L. 153,252, costruzione di 2 magazzini legnami, annessa officina tappezzieri e locale per la motrice e per le caldaie nelle officine dei Granili a Napoli;

L. 550.000, in aggiunta alla quota già stanziata pel 1° gruppo di lavori delle officine di Pietrarsa;

L. 61,000 completamento della spesa occorrente pel risanamento della massicciata del binario nord Milano-Rho fra le progressive 2000-2982, 3262-3445 e 3514-13195.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Ricarico della massicciata sul tronco Tegiano-Casalbuono, dell'importo di L. 11,000. Il termine utile per la consegna delle offerte scade il 12 marzo 1890 alle ore 10 ant.

Svizzera. — *Ferrovia del Gottardo* (Lucerna). — Appalto dei lavori di sottostruttura per il 2° binario fra la stazione di Lavorgo e l'imbocco della galleria elicoidale del Piano Tondo. I lavori da effettuarsi sono in sostanza i seguenti: movimenti di terra e di roccia sulla linea aperta circa 19,500 metri cubi; lavori di perforazione in galleria circa 4,650 m. c.; muratura in calce circa 5,850 m. c.; muratura in calce in galleria circa 860 m. c.; muratura a secco circa 1,100 m. c.; pietraie circa 1,700 m. c.; massicciata circa 1,600 m. c.; inghiaiamento circa 2,100 m. c.

I disegni (piani), le misure preventive e le condizioni d'appalto sono ostensibili presso l'ufficio di costruzione in Faido. Le offerte devono esser inoltrate all'infrascritta Direzione al più tardi l'8 marzo,

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Colletta Michele di Torano Castello, col ribasso del 22.77 0|0, i lavori di riparazione guasti causati, alla ferrovia tra i chilometri 73 e 97 della linea Taranto-Reggio, dalle piene del novembre 1888;

Bavona Giovanni di Montepescali, i lavori di consolidamento del tratto di trincea detto del Colombaio, chilometro 261 della linea Montepescali-Asciano, col ribasso del 21 0|0;

Rosazza Gustavo di Torino, i lavori di ripristino dell'arginatura dei torrenti Orco e Mallone tra le stazioni di Brandizzo e Chivasso, col ribasso del 25.25 0|0;

Callegari Enrico di Bologna, col ribasso del 25 0|0, i lavori di raddoppio del binario sul tronco Voghera-Broni.

Ministero dei Lavori Pubblici. — Appalto ad unico incanto per la provvista di ferri minuti del tipo meridionale in quattro distinti lotti (v. n. 5):

1° Lotto. — Stecche corniere di acciaio, quintali 6,037,800, prezzo d'asta L. 259,591; a Filippo Tassara col ribasso del 3 0|0;

2° Lotto. — Piastre di ferro di controgiunto e intermedie, quintali 9,716,000, prezzo d'asta L. 417,788; alla Ditta suddetta col ribasso del 3 0|0;

3° Lotto. — Chiavarde con rosette di ferro, quintali 1,145,120, prezzo d'asta L. 57,256; a Macchi Izar col ribasso del 2.37 0|0;

4° Lotto. — Arpioni di ferro speciali ed ordinari, quintali 3,983,560, prezzo d'asta L. 179,260; alla Ditta suddetta col ribasso del 2.35 0|0.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea. — Ronchetti Sante e C., di Frascati, per appalto lavori di costruzione del 3° tronco della linea Roma-Segni;

Agostinelli Agostino, per appalto lavori di costruzione del tronco 7° della linea Roma-Segni;

Spadari Salvatore, di Sessa Aurunca, per appalto lavori di costruzione del 2° tronco della linea Sparanise-Gaeta;

Ing. Paolo Blanchod, di Vevey, per fornitura e posa in opera dei meccanismi necessari per l'impianto d'un cantiere per la perforazione meccanica della galleria del Cremolino;

Larini Nathan e C., di Milano, per fornitura in opera dei meccanismi necessari per l'estrazione delle materie e ventilazione del pozzo di servizio della galleria del Cremolino;

Candida Bianchi, di Como, per fornitura di cg. 60,000 di cotone in filetto o cascami di cotone;

Società Nazionale delle Officine di Savigliano per lavorazione delle rotaie e la montatura preliminare di N. 260 scambi semplici con crociamento fatto di rotaie;

Pyman Watson e C., di Cardiff, per fornitura di tonn. 35,000 di carbone minuto inglese;

Ciaffi Bernardino, di Orvieto, per fornitura di 30,000 traversi di quercia-rovere;

Billi Gianfelice, di Panicale, per fornitura di 10,000 traversi di legno quercia-rovere;

Celco Ciacci di Siena, per fornitura di 45,000 traverse di legno quercia-rovere;

Cappelletti Antonio di Greve di Chianti, per fornitura di 15,000 traversi di quercia rovere;

L. H. Guéret di Cardiff, per fornitura di tonn. 50,000 di carbone minuto inglese;

Arzelà Raffaele di S. Stefano Magra, per appalto lavori di costruzione dello Scalo Merci P. V. a Genova;

« Syndicat d'exportation de charbon français » di Marsiglia, per fornitura di tonn. 40,000 di carbone minuto francese mezzo grasso;

Stesso « Syndicat », per fornitura di tonn. 30,000 di carbone francese in mattonelle;

Stesso « Syndicat », per fornitura di tonn. 6,000 di carbone grosso francese mezzo grasso;

Dorsa Pasquale di Spezzano Albanese, per fornitura di 20,000 traversi di legno quercia-rovere;

Vincenzo De Quattro di Napoli, per fornitura di 10,000 traversi di legno quercia-rovere;

Guarnerio Giuseppe di Ponte S. Giovanni, per fornitura di 5,000 traversi di legno quercia rovere;

Appendice al contratto colla Ditta Civelli Antonio, per fornitura stampati e moduli.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura della provincia di Pavia (5 marzo, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di difesa alla sponda sinistra di Po nella località Osteria Vecchia, parte superiore, in Comune di Pieve Porto Morone. Importo L. 56,200. Lavori compiuti in giorni 90. Cauz. provv. L. 3000. Cauz. def. il decimo.

Direzione del Genio Militare di Firenze (5 marzo, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori pel prolungamento del capannone esistente nel cortile occidentale della caserma Vittorio Emanuele II in Firenze. Importo L. 40,000. Cauz. L. 4000.

Amministrazione provinciale di Terra di Lavoro (10 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione del tronco della strada provinciale di Ausonia, che è compreso fra m. 231.70 prima del ponte Pioppeto e m. 50 dopo la nuova casa colonica Marsella (m 2634). Importo L. 57,026.23. Cauzione provv. L. 3000. Cauz. def. L. 6000. Fatali 29 marzo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cremona (10 marzo, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per sistemare e rimontare l'opera in buzzoni esistente a difesa dell'isola alluvionale, su cui deve sorgere la testata sinistra del ponte in ferro sul Po, in corso di costruzione, per servizio della

strada interprovinciale Cremona-Piacenza e della ferrovia Borgo-San Donnino-Cremona. Importo L. 175,012. Cauz. provv. L. 10,000. Cauzione def. il decimo. Lavori compiuti in 150 giorni.

Comune di Iatrinoli (13 marzo, ore 10 ant., definitivo). — Appalto per la costruzione di un edificio scolastico. Importo ridotto L. 37,600 (V. n. 2).

Comune di Seravezza (15 marzo, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione e ricostruzione della strada comunale obbligatoria Riomagno-Trambiserra. Importo L. 111,422 64. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauzione definitiva L. 11,242.26. Lavori ultimati in 360 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Messina (17 marzo, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al completamento del tronco della strada provinciale n. 163, da Giardini per Francavilla alla nazionale Randazzo-Milazzo, compreso fra la Scala di Kaggi e la sponda destra del torrente Favara (metri 4232) e del passaggio sul torrente S. Cataldo (m. 676.25). Importo ridotto L. 193,871.02 (V. n. 2).

Municipio di Messina (18 marzo, ore 12 merid., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto per la costruzione della strada comunale obbligatoria dalla provinciale Messina-Catania a Mili Superiore. Importo L. 127,206.85 (V. n. 5).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Padova (18 marzo, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al rialzo ed ingrosso dell'argine sinistro del fiume Adige, nel tratto compreso da m. 8 superiormente allo Stante di Confine, fra le Sezioni I e II, fino a metri 20 inferiormente allo Stante 38 nella Sezione II del Circondario idraulico di Este (m. 7613). Importo L. 268,496. Lavori compiuti in giorni 400. Cauz. provvisoria L. 13,000. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Bracigliano (20 marzo, ore 9 ant., 1ª asta). — Appalto per la conduttura delle acque potabili della sorgente detta Vado, nel Comune di Bracigliano. Importo L. 88,250. Cauz. provv. L. 4000. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

FRANCIA. — *Municipio di Lione.* — 13 marzo — Costruzione di un edificio per gli invalidi del lavoro nella località detta « Champagne »; in 5 lotti.

SPAGNA. — *Ministero dell'Interno a Madrid e Municipio di Corogna.* — 18 marzo, ore 2 pom. — Impianto d'una condotta di acqua. Importo L. 2,202,500.36. Cauzione L. 100,126.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia. — Napoli — (15 marzo, ore 1 pom.). Fornitura di acciaio e ferro. Importo L. 6585. Cauzione L. 659. Consegna a giorni 50.

Aggiudicazioni.

Direzione Artiglieria e Torpedini. — La fornitura di kg. 8000 di cavo di manilla di mm. 90 di diametro fu aggiudicata al signor Ugo Sebastiano Fabbri per L. 14,924.18. (V. n. 4).

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione del ponte metallico con fondazioni ad aria compressa sul colatore Mortizza per conto delle Strade Ferrate Meridionali.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

9 marzo. — **Società Anonima del tramvia a cavalli in Vicenza.** — Assemblea generale ordinaria, per le ore 12 meridiane, nella Banca Popolare di Vicenza.

15 marzo. — **Compagnia Generale dei Tramways a vapore Piemontesi.** — Assemblea generale annuale per le ore 2 pom., in Bruxelles.

16 marzo. — **Società Anonima dei Tramways di Verona.** — Assemblea generale ordinaria, alle ore 1 pom., nella sede della Società, fuori Porta Vescovo.

17 marzo. — **Società Anonima Ferrovia Centrale e Tramvie del Canavese.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom.

19 marzo. — **Società di Navigazione " La Veloce ".** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom., nella sede della Società in Genova.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

15 marzo. — **Banca Generale** — Assemblea generale ordinaria nella sede sociale in Roma, per le ore 3 pom.

EMISSIONI.

Società Romana Tramways-Omnibus. — *La Gazzetta Ufficiale del Regno* (supplemento) del 25 febbraio, n. 47, pubblica le norme per l'emissione delle relative nuove obbligazioni.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Febbraio 22	Marzo 1
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 690.75	691
»	»	Mediterranee	» 550.75	558
»	»	Sicule	» 570	570
»	»	Sarde (preferenza)	» 265	265
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 370	370
»	»	Gottardo	» 855	850
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 532	530
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 294	294
»	»	Novara-Seregno	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 318.50	318.50
»	»	» 2ª emiss.	» 303	303
»	»	Centrale Toscana	» 520	520
»	»	Meridionali	» 319	318
»	»	Sarde, serie *A*	» 309	309
»	»	» serie *B*	» 306	306
»	»	» 1879	» 312.50	312.50
»	»	Pontebba	» 460	460
»	»	Nord-Milano	» 262.50	262 50
»	»	Meridionali Austriache	» 321.50	321.50
»	»	Gottardo 4 %	» 102.50	102.60

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carbone.

FRANCIA. — Avvicinandosi l'epoca di rinnovare i mercati dei fini magri, mentre gli *stocks* ne sono assai poco provvisti, credesi che i prezzi si stabiliranno corrispondentemente a quelli di L. 15 nel Belgio.

GERMANIA. — Mercato sempre fermo e grandi dimande per tutte le categorie; i carboni *coke* ed i *cokes* sono insufficienti alle dimande. Possonsi quotare: Carbone per il gaz da 16 a 18 M. e da 14 a 15 il *tout-venant;* il minuto da M. 11.50 a 12.50. Carboni grassi da M. 12.50 a 13.50 il *tout venant;* da 14 a 16 M. i carboni a *coke.* Carboni magri: M. 12.50 a 13 per il *tout-venant,* 10 a 11 per il minuto. *Coke* per fonderia da 29 a 31 M., *coke* per alti forni da M. 28.50 a 31.

INGHILTERRA. — Mercato alquanto turbato per timori di un prossimo sciopero generale: avendo la Federazione degli operai deliberato di domandare un aumento del 10 0[0 sui salari, ed essendosi d'altra parte costituiti in associazione i padroni di gran parte dei distretti carboniferi di tutta Inghilterra.

ITALIA. — Prezzo per tonnellata, franco sui vagoni:

		Genova	Torino P. N.
Cardiff Navale 1ª qualità		L. 34.80	42.50
» Rhondda Merthyr		» 34.30	42 —
» Mattonelle « Ancora »		» 34.80	42.50
Antracite di Swansea:			
Grosso crivellato alla miniera		L. [illegible].50	—
Scozia Best Wishaw		» 28 —	35.70
» Best Hamilton Ell		» 29 —	36.70

Ferri e ghise.

BELGIO. — Il mercato avviasi a maggiore fermezza.

FRANCIA. — Persiste lo *statu quo.* La produzione metallurgica in Francia dell'ultimo quadriennio è così indicata comparativamente dalla Direzione delle miniere:

		1889	1888	1887	1886
Ghise	Tonn.	1,722,480	1,683,349	1,567,622	1,516,224
Ferri	»	793,358	816,973	771,650	766,546
Acciai	»	529,021	517,294	493,294	427,479

GERMANIA. — Nelle provincie renane e vestfaliane i ferri sono ora quotati a 200 M.; nel nord e nel centro a 210 M.; nel sud a 192.

Il sindacato per le ghise ha deciso di mantenere gli accordi sino al 1893, fissandone il prezzo minimo a 90 M.

INGHILTERRA. — Il mercato tende al sostegno; ma, come abbiamo già detto, si è sotto l'incubo di uno sciopero degli operai delle miniere di carbone.

Le rotaie d'acciaio ferme a L. 7-12-6.

Rame.

Francia. — *Parigi.* — Mercato sempre più debole e nuovo ribasso. *Chilì* in barre, 1ª qualità, L. 130 contro 132.50 della settimana scorsa; marche ordinarie L. 125 contro 127.50. Lingotti lire 135 contro 136.25; *Best selected* L. 142.50 contro 146.25; minerali di Corocoro invariabile a 145.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato fermo, senza variazioni nei prezzi della settimana scorsa.

Inghilterra. — *Londra.* — Mercato sostenuto al rialzo dapprima, poscia reazione. *Chili*, buon ordinario. da Ls. 47-10 a 46-12-6. *Tough* inglese da Ls. 53 a 54; *Best selected* da Ls. 55 a 56.

Stagno.

Francia. — *Parigi.* — Mercato debole. *Banka* L. 247.50; *Billiton* 242,50; *Détroits* 240: stagno inglese 247.50.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato sostenuto senza variazioni nei prezzi della settimana scorsa.

Inghilterra. — *Londra.* — Tendenza al ribasso. *Détroits*, a contanti, da Ls 89-17-6 a 90; a tre mesi, da Ls. 90-12-6 a 90-15. Lingotti inglesi, ordinari, Ls. 94-15; affinati Ls. 96-10; barre Ls. 95-10.

Olanda. — Occupasi della rinnovazione della concessione delle miniere a Billiton che scadrà nel 1892. La concessione era già stata rinnovata alla stessa Società per 35 anni dal governatore generale delle Indie; ma ciò non fu creduto conforme alla legge.

Ad *Amsterdam* e *Rotterdam* tendenza al ribasso sui prezzi della settimana scorsa.

Stati Uniti. — *New-York.* — Mercato attivissimo e rialzo nei prezzi: 20-80 cts.

Piombo.

Francia. — *Parigi.* — Aumento di L. 0.50 sui prezzi della scorsa settimana.

Germania. — *Amburgo.* — Ben mantenuti i prezzi della settimana scorsa.

Inghilterra. — *Londra.* — Mercato in rialzo. Minerale straniero Ls. 13; inglese Ls. 12-17-6; con tendenza all'aumento.

Zinco.

Francia. — *Parigi.* — Il mercato si è rifatto del ribasso della scorsa settimana. Zinco di Slesia, consegna all'Havre, L. 63 contro 60; altre buone marche L. 62 contro 59.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato sempre sostenuto come nelle precedenti setttimane.

Inghilterra. — *Londra.* — Poche domande. Metallo straniero da Ls. 22-15 a 22-10; metallo inglese da Ls. 23 a 22-15.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1889-90. — *Dall'11 al 20 Febbraio 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4086	4065	+ 21	644	600	+ 44
Media	4070	4033	+ 37	653	572	+ 81
Viaggiatori	1.086.995 25	1.036.239 72	+ 50.755 53	59.745 17	33.592 74	+ 26.152 43
Bagagli e Cani	52.569 18	57.161 12	— 4 591 94	2.523 23	723 56	+ 1.799 67
Merci a G.V. e P. V. accelerata	276.967 96	307.131 29	— 30.163 33	10 850 76	7.101 66	+ 3.749 10
Merci a P. V.	1,576.302 06	1.475.322 24	+ 100.979 82	90.256 93	35.349 72	+ 54.907 21
TOTALE	2.992.834 45	2.875.854 37	+ 116.980 08	163.376 09	76.767 68	+ 86.608 41
Prodotti *dal 1° Luglio 1889 al 20 Febbraio 1890.*						
Viaggiatori	30.790.780 71	30.822.087 88	— 31.307 17	1.387.847 93	1 014.145 98	+ 373.701 95
Bagagli e Cani	1.415.456 40	1.429.403 35	— 13.946 95	51.022 40	25.140 81	+ 25.881 59
Merci a G. e P. V. accelerata	7.717.470 77	7.706.779 50	+ 10.691 27	238.009 42	159.548 50	+ 78.460 92
Merci a P. V.	35.765.414 85	34.830.146 60	+ 935.268 25	1.475.384 89	811.665 46	+ 663.719 43
TOTALE	75.689.122 73	74.788.417 33	+ 900.705 40	3.152.264 64	2.010.500 75	+ 1.141.763 89
Prodotto per chilometro						
della decade	732 46	707 47	+ 24 99	253 69	127 95	+ 125 74
riassuntivo	18.596 84	18.544 12	+ 52 72	4.827 36	3.514 86	+ 1.312 50

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'11 al 20 Febbraio* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Nettuno-Ciampino	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 53	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	3,560.80	11,462.35	1,038.00	4,443.80	1,001.60	2,638.75	2,871.15	5,073.20	4,927.40	1,833.10	5,093.80	2,754.80
Bagagli e Cani	87.85	206.80	15.10	15.60	5.45	52.30	9.50	41.50	55.90	14.05	25.55	21.45
Merci a G. V. ed Accelerata	343.75	2,881.55	85.15	321.80	112.00	271.45	67.20	115.20	337.75	193.25	250.90	195.20
Merci a P. V.	6,624.95	5,900.65	842.20	2,049.90	4,549.75	2,765.05	110.15	2,953.10	1,578.05	266.65	1,255.20	692.75
Totali	10,617.35	20,451.35	1,980.45	6,831.10	5,668.80	5,727.55	3,058.00	8,183.00	6,899.10	2,307.05	6,625.45	3,664.20

ANNUNZI

MANIFATTURA DI PRODOTTI DI GOMMA ED AMIANTO
Tessitura di Correggie di Cotone e di Tubi e Correggie di Canapa

BENDER & MARTINY

6, via Maria Vittoria - **TORINO** - via Maria Vittoria, 6

***Proprietari** di cave d'amianto nelle regioni più rinomate d'Italia*

STABILIMENTO A NOLE CANAVESE

MEDAGLIA D'ORO

***Esposizioni di:** Milano 1881, Torino 1884, Anversa 1885, Bruxelles e Londra 1888*

AMIANTO

Cartoni per giunti a vapore, Carta, Filo, Treccie pei premistoppa
Tela per filtri, Mastice calorifugo, Vernice, ecc.
Guernizioni in Tela d'Amianto e Gomma combinati
le migliori per macchine ad alta pressione, a doppia e tripla espansione

GOMMA

Foglie per giunti ad acqua, Valvole, Tubi, Cinghie per trasmissioni
Grembiali e Correggie-guida per cartiere, Cuscinetti, Manchons
e qualunque altro genere su misura o disegno

CONFEZIONE SPECIALE DI VESTIMENTA IMPERMEABILE

Correggie di Coto e per trasmissioni, Correggie di Canapa per elevatori
FABBRICAZIONE MECCANICA DI TUBI E SECCHIE DI CANAPA
Fabbricazione speciale di Corde lubrificanti pei premistoppa
GRANDE DEPOSITO DI ARTICOLI PER LE INDUSTRIE
Cinghie di cuoio inglesi, Correggiuoli, Cacciatacchetti, Bolloni, Agraffe, Oliatori
Tubi di vetro per livelli d'acqua, Manometri, ecc.

Esclusivi Concessionari per l'Italia dell'Olio Minerale Russo

VALVONAPHTE

Gran Premio Parigi 1878 — ACCIAIERIE DI UNIEUX, FRANCIA — Fuori concorso Parigi 1889

JACOB HOLTZER & C.

Acciaio « Wolfram » adoperato senza temperarlo.
Acciaio al Cromo, il più duro conosciuto.
Acciai fusi per utensili di meccanici, lime, coltelleria, ecc.
Acciai raffinati, da saldare, per ferri da taglio, ecc.
Acciai per scalpelli, utensili da miniere, imprese, perforamenti, ecc.
Pezzi d'acciaio sia di forgia che di getto. — Martelli per calderai, ecc.
Nota Bene. - GLI ACCIAI FUSI SON FATTI TUTTI AL CROGIUOLO.
Indirizzo per le lettere: Jacob Holtzer & C., rue du Plat, 7, Lione.

Ufficio Succursale dei Giornali Italiani ed Esteri

TORINO — *Via Finanze, 13* — TORINO

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'Estero, s'incarica di ricevere gli abbuonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

PREMIATA

Fabbrica di Cancellate

IN LEGNO E FILO DI FERRO INTRECCIATO
per la chiusura dei Parchi, Giardini, Ferrovie, Tramways, ecc.

A. PICTET

Torino, *via Bava, 35, angolo via S. Giulia*
Si spediscono *gratis* disegni e prezzi.

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

Società Anonima - Capitale versato L. 3.500.000
TORINO — PAVIA — BERGAMO
Sede Sociale: TORINO, piazza S. Carlo, N. 5

Gli Azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria per il giorno 15 marzo 1890, all'ora una pomeridiana, negli Uffici della Società in Torino, piazza S. Carlo, 5, per deliberare sul seguente

ORDINE DEL GIORNO:

1. Relazione del Consiglio d'Amministrazione;
2. Relazione dei Sindaci;
3. Presentazione ed approvazione del bilancio dell'esercizio 1889 e determinazione del dividendo;
4. Acquisto terreno;
5. Nomina di Amministratori;
6. Nomina di Sindaci.

NB. — Il deposito delle azioni non nominative, di cui all'art. 7 dello statuto sociale, deve essere effettuato non più tardi delle ore 4 pomer., del giorno 14 marzo 1890 presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano, via Ospedale, 24.

Torino, 19 febbraio 1890.

Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione.

COSTRUZIONE
di Attrezzi Meccanici
DITTA
CARLO SICHLING
SPECIALITÀ
MACCHINE SOFFIANTI
PRIVILEGIATE
Borgo Po, *Via Valle S. Martino, 9*, **TORINO.**

MACCHI, IZAR E C.

MILANO
Via Carlo Farini, N. 27
(fuori Porta Garibaldi)

FABBRICAZIONE MECCANICA
Bolloni, Ramponi e Chiodi
per armamento di ferrovie e tramways, per costruzione di scambi, e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — *Capit. vers. L. it.* 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente*.
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem*.
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere*.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem*.
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem*.
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem*.
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio*.

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

Lavoro	metri
10 Ponti sul *Fella*, *Dogna*, *Patoco*, *Lauck*, *ecc.*, a Moio e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . *metri*	591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro	273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev.	24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron.	46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio .	108
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova .	108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . .	789
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia .	428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli .	13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè	26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino	265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino .	218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino	52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var.	22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . .	114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti	136
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . .	185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia	135
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma	822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno	46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova	7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze	515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera	24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare	22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . .	54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli	95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila	517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti .	437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . .	111
45 » sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*, ferr. Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci	83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano	361
12 ponti e pontic., ferr, Grassano-Trivigno	255
4 ponti, ferrovia Lago-Como	35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio	413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id.	28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza	35
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli	710
14 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone	261
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . .	592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . .	182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz.	57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverate-Assi .	978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio	1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza	601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti	105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco	252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto	21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara	343
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti	12
21 ponti e pontic. per la diram. Valleluuga	162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania	17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac.	51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . .	1'
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata	31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . .	89
98 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani	757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . .	31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna)	151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco .	265
8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia	46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta .	28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia .	226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica .	23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata .	82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni .	32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso	93
39 id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov.	321
14 id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano	83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi	88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . .	434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno-Bribano	219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia	111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . .	181
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . . .	12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia	106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia	43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli	408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia	463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . .	35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid.	12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement.	165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari	72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano	86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata	180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . .	58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio	14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano	21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule	12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It.	9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . .	370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea	118
Cavalcavia in Trastevere ferr. »	17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. »	12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria)	833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano	298
2 Id. per la provincia di Girgenti . .	26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia .	36
4 ponti sul *Gallico*, *Scacciotti*, *Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria .	210
14 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scarfa*, *Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari	313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . .	84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino .	103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . .	53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo .	—
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento	19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno	21
Id sul *Testene*, in provincia »	44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria	17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno	20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . . .	78
2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . .	71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova	8
3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma . . .	51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*, in provincia di Belluno . .	60
2 ponti sul *Cordevole* . .	—
10 Id. sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima*, *Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro	916
12 ponti per la provincia di Messina . .	372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila	23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova	14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa	32
Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto	72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna	60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso	14
Id. sulla *Frana*, in provincia »	26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta .	22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara	149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio .	50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania .	137
14 ponti sul *Savoca*, *Forza d' Agro*, *San Pietro*, *Fondachello* ecc, prov. di Messina	761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova	198
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano .	15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma	28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno .	74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . .	15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto .	40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti	102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno	60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia	210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta	22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza	41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro	32
12 ponti per la provincia di Mantova . .	606
Ponte sul *Porciume*, provincia di Catanzaro	64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano .	30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata .	106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa .	107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza	114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma	100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma .	103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma	163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna .	40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona	313
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano	25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni	16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza .	00
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio .	30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno	65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo	70
Id sul *Mangart*, municipio di Pizzo .	14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco	20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale	23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino .	52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto .	40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo	19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania	15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino	14
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa	145
8 Id. sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta*, *Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici	495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra	11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini	75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba .	72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. .	27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier	19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari .	43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sñe, Jacob e C.	65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara .	41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici	22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti	12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . .	32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio	48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul ***Langosco,*** **impresa Provasi** . 16
Id. presso ***Gerace,*** **impresa Romeo** . 15
Id. sul ***Pollena,*** **tramways napoletani** . 43
Id. sul ***Noci,*** **Società Veneta di costruzione** 16
Id. sul ***Canale,*** **ditta Cassian Bon e C.** . 13
Id. sul ***Po*** **a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia** . 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali . 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici . 279
2 ponti sul ***Rio Metan*** **e sul** ***Las Pedras,*** **Repubblica Argentina** . 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi . 8
2 ponti a Civitanova, impresa Bes igne . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Cavalerio 47
Id. sul ***Tevere,*** **impresa Mo...** . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo . 43
Ponte sul ***Pesio,*** **impresa Rasini** . 34
Id. sul ***Leggiadrezze,*** **impresa Leguazzi** 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentini . 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino . 75
Ponticello ad Alassio, impresa Cornegli . 14
Id. presso Terni, impresa Castorini . 60
Ponte sul ***Piave,*** **linea Mestre-Portogruaro (2.a parte), impresa De Lorenzi** . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello . 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi . 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini . 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi . 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag . 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti . 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo . 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli . 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr Trewhella 50
Ponte sul ***Siliqua*** **per la strada di Cixerri, impresa Vivanet** . 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello . 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli . 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente,* Consorzio della bonificazione Pontina . 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi . 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno . 110
Id. sul ***Basento,*** **impresa Fimiani** . 35
Id. sul ***Sarno,*** **Ministero dei Lavori pubbl.** 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 3i
Ponte Palatino sul ***Tevere,*** **impresa Zschokke e Terrier** . 163

Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro,* impr. Valentini Mazzorin 73
2 ponti sul *Sabato,* impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore,* impr. Ceas Valery . 115
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici . 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini . 15
Ponte sul *Trainiti,* impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina,* impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali m. 11031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 531
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana . 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli . 521
Id. in Avellino, provincia id. . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina. Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Siculo . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali . 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali . 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini . 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma . 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno . 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. . 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa . 218
Id. per la stazione di Falconara, ferrovie Meridionali . 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali . 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa . 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma . 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi . 65
4 pensiline e lanternini diversi . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9609
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . 100
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli . 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani . 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5860

Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello . 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 680
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. dei Mediterraneo . 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . 620
Id. per villa sig. Gruber . 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi . 381
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Cunaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro per ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . 113836
Fondazioni con pali a vite tonnell. 121398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m l. 240,800
Dalla stazione al porto di Cast llammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart di Venezia — Id. 4 id per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*

Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*

Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*

Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.

50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 8 Marzo 1890. NUM. 10.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . «	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

NUOVE COSTRUZIONI DELLA MEDITERRANEA

Stato dei lavori e degli studi al 1° febbraio 1890

Sull'avanzamento dei lavori al 1° febbraio p. p. per *la costruzione di nuove linee, la cui dirigenza venne affidata dal Governo alla Società del Mediterraneo* (1), siamo in grado di fornire le seguenti informazioni:

Stazione di Trastevere.

Trovansi ultimati: il rilevato del piazzale, le fondazioni dei fabbricati, la parte superiore dei magazzini merci P. e G. V., piani caricatori, rifornitore, cessi isolati, le cabine per gli apparati centrali e le condutture dell'acqua Paola.

L'armamento è stato completato fin dai mesi precedenti. Rimane da regolarizzare il taglio a monte della strada di circonvallazione. Procede regolarmente il piano stradale e si è già incominciata la massicciata del piazzale esterno. Il fabbricato viaggiatori è quasi ultimato, non manca che il pavimento per la sala delle Autorità e le stufe per le sale d'aspetto; trovasi pure ultimata fin dal mese precedente la tettoia metallica del predetto fabbricato. Nelle rampe d'accesso ai magazzini merci rimane ad eseguire la cappa sopra la Galleria per una lunghezza di metri 20 ed un braccio di tombinatura. Il muro di sostegno della rampa sinistra è tutto fondato e la sopra-elevazione venne portata fino al posare della fascia per m. 150; la sovrastante fascia ed il parapetto sono eseguiti per una lunghezza di m. 100. Venne inoltre terminata l'infissione dei 6104 pali, nonchè la fondazione del muro di cinta aderente a quello di sostegno della rampa sinistra.

Il terrapieno della rampa trovasi eseguito per 9|10 dell'intero volume.

(1) Per le *Ferrovie in costruzione per conto della Società* vedi n. 8 a pag. 113.

Linee di cintura ed allacciamento attorno a Roma.

Lo sterro del piazzale per la stazione Tusculana è eseguito per mc. 77,800 e per altrettanto di reinterro. Le murature delle opere d'arte sono ultimate fino dal mese scorso, e trovansi montate 5 delle 8 travate del passaggio inferiore di via Tusculana. La muratura del fabbricato viaggiatori e dei cessi è eseguita fino al piano di regolamento; sono pure bene avviate quelle degli altri fabbricati. Il 31 gennaio u. s. si attivò il transito dei treni sul 2° binario dei Tre Archi alla stazione Tusculana e presso il chilometro 3 fu raccordato coll'attuale binario di corsa.

La linea di congiunzione della Roma-Pisa colla Roma-Firenze fino alla via di Sulmona, lunga m. 1070, tutta in trincea, venne scavata per m^3 83,900. Sono inoltre bene avanzati i lavori pei passaggi superiori pel vicolo dei Canneti, per la via Catilina, nonchè quello per la via Prenestina.

Il tratto di linea che congiunge la Roma-Napoli colla stazione di via Tusculana, lungo m. 1011, è pure tutto in trincea ed è scavato per un cubo di m. 49,300.

Sono in buona parte eseguite le murature dell'acquedotto Felice, del passaggio superiore per la strada del Mandrione e si principiarono gli scavi per l'altro passaggio entro la proprietà Marolda.

La forza media impiegata fu in totale di operai 570.

Dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici venne definitivamente approvato il progetto d'allacciamento Trastevere-Termini, stabilendo che il ponte sul Tevere debba costruirsi in acciaio, come venne proposto col primitivo progetto.

Linea Parma-Spezia.

Nel mese di gennaio si eseguirono alcuni tratti di scogliera per difesa della ferrovia, e nel tronco Solignano-Ghiare si ultimò il repellente a difesa della tratta di linea fra il ponte Taro e la galleria Cà di Bada.

Sul tronco Borgotaro-Guinadi i lavori esterni sono sospesi causa la stagione invernale.

L'avanzamento dei lavori della Galleria del Borgallo è il seguente:

	Scavo			Murature		
	Piccola sezione	Calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio
Imbocco Parma	883.50	843 —	797 —	825 —	774 —	700 —
Pozzo Groppalbero att. Parma	25.25	19 —	17.75	19 —	17 —	17 —
Pozzo Groppalbero » Spezia	210.77	176.37	141.77	164.37	101.50	43.83
Pozzo Rio Freddo att. Parma	72 —	46.75	27.75	46.75	23 —	5 —
Pozzo Rio Freddo » Spezia	205 —	175 —	135 —	168.20	132.30	35 —
Imbocco Spezia	3744 —	3679 —	3583.20	3663 —	3504 —	501 —
Totali .	5140.52	4939.12	4702.47	4886.32	4551.80	1301.83

Il lavoro di scavo e murature complessivamente eseguito nel mese di gennaio fu:

a) Scavo — Avanzata . . . m.l. 85.87
Calotta . . . . » 132.77
Strozzo . . . . » 151.97
b) Rivestimento — Calotta . . . m.l. 110.77
Piedritti . . . » 128.50

La Galleria esssendo lunga m. 7709.54 mancano da far ancora:

In piccola sezione . . . . m.l. 2569.02
In strozzo . . . . . » 3007.07

All'imbocco Parma si continua a scavare in un banco d'argilla asciutto e compatto, attraversato da molti strati di calcare, e l'insieme delle materie è abbastanza resistente.

Al Pozzo Groppalbero, causa il continuo peggiorare delle materie che si attraversano ed il manifestarsi di una notevole sorgente d'acqua alla fronte d'attacco, si dovette sospendere l'avanzata inferiore e si organizzò il lavoro secondo il metodo Belga colla sola avanzata superiore.

Al Pozzo Rio Freddo, ove col nuovo rivestimento della canna si era già raggiunta l'altezza di m. 25.50, si manifestò, in causa di una sorgente, un franamento di materie ed i lavori non si poterono riprendere che al 31 gennaio.

All'imbocco Spezia i lavori progrediscono lentamente causa la roccia argillosa che si attraversa.

Sul tronco Guinadi-Pontremoli i movimenti di terra sono ultimati e le opere d'arte sono quasi tutte finite. Si è pure ultimato lo spandimento del 1° strato di ghiaia dall'origine del tronco verso Pontremoli fino alla Galleria del Bronzino e per una lunghezza di m. 400 a partire dal termine del tronco.

Tutte le Gallerie sono ultimate, meno quella della Lanza lunga m. 349.50, il cui avanzamento è il seguente:

Scavo { Piccola sezione . . . . . m.l. 320 —
Grande » . . . . . » 320 —
Strozzo . . . . . . » 313 —

Murature { Calotta . . . . . . m.l. 320 —
Piedritti . . . . . » 313.50
Arco rovescio . . . . » 19 —

Il raddoppio dal Casello 88 a Spezia progredì mediocremente in causa della stagione frequentemente piovosa.

I tronchi da Ghiare a Borgotaro furono aggiudicati all'Impresa Valentini, e si sta eseguendo la consegna all'Impresa stessa del tronco Ghiare-Ostia, essendosi già fatte le espropriazioni.

Linea Cuneo-Ventimiglia.

L'avanzamento dei lavori della Galleria elicoidale lunga m. 1494 è il seguente:

Scavo { Avanzata (ultimata) . . . . m.l. 1494 —
Strozzetto . . . . . . » 1449.50
Calotta . . . . » 1431.50
Strozzo . . . . » 1279.50

Murature { Calotta . . . . . m.l. 1355.50
Piedritti . . . . . » 1180 —

Nel 4° tronco, dalla Galleria elicoidale a Limone, i lavori progrediscono con poca forza causa la stagione invernale.

Le Gallerie sono tutte ultimate, eccetto quelle di cui si dà l'avanzamento nel Prospetto seguente:

Gallerie	Scavo				Muratura	
	Avanzata	Calotta	Strozzo	Grande sezione	Calotta	Piedritti
Boglia (m. 1077)	900 —	806 —	527 —	480.50	788.80	478.50
Cresta Marino . (m. 329)	329 —	271.57	271.57	257.20	59.50	75.50
Rocciaia (» 104.86)	104.80	44 —	44 —	44 —	—	—

Il giorno 29 gennaio p. p. si incontrarono le due avanzate della Galleria Cresta Marino.

SERVIZIO TELEFONICO

Dalla Relazione Ministeriale sul Disegno di legge.

Del *Disegno di legge* presentato dall'onorevole La Cava, Ministro delle Poste e dei Telegrafi, alla Camera dei Deputati nella seduta del 10 scorso febbraio, abbiamo sommariamente pubblicato nella nostra « Cronaca Parlamentare » del n. 8 le principali disposizioni (1).

Crediamo opportuno aggiungere alcuni brani della *Relazione*, che precede il Progetto Ministeriale, e specialmente quelli nei quali si svolgono le ragioni in appoggio all'esercizio governativo; si legittima l'avocazione del servizio telefonico al Governo; e si espone la combinazione finanziaria colla quale all'esercizio governativo si provvederà.

***

In appoggio all'esercizio governativo del telefono.

« Il telefono è strettamente collegato col telegrafo: entrambi hanno i loro vantaggi e i loro difetti. Il telefono a brevi distanze è d'una utilità senza pari: le sue comunicazioni sono istantanee e facili. Il suo vantaggio diminuisce col crescere delle distanze. Il telegrafo è meno pieghevole, una serie di operazioni inevitabili accompagna il telegramma: l'accettazione, la trasmissione, il recapito. Ciò lo rende, per così dire, più pesante; ma per contro il telegramma non ha confini, gira tutto l'orbe, va nei punti più remoti e oscuri. Però se ciascuno dei due sistemi di comunicazione ha un campo che si potrebbe dire proprio e nel quale riesce meglio, tuttavia la telefonia non è che un ramo della telegrafia ed un complemento di essa. Onde entrambe non debbono combattersi, ma sussidiarsi e completarsi a vicenda. Perciò le due istituzioni debbono essere riunite nella stessa mano, e dove il Governo ha già la privativa del telegrafo, esso è spinto naturalmente ad avocare a sè anche il telefono.

« Una cosa importa principalmente: che il telefono sia messo alla portata del maggior numero, che si dia al telefono la massima diffusione e che le tariffe sieno minime. Le società concessionarie di questo servizio pubblico non possono ciò fare.

« L'esperienza ha dimostrato che il principio della concorrenza, applicato a questo ramo del servizio pubblico non ha dato i frutti sperati. Le società concessionarie non hanno gareggiato nel dare al pubblico un servizio migliore, e a migliori patti. Esse si sono combattute a vicenda e dovunque

(1) Per l'andamento parlamentare del Progetto di legge, vedi « Cronaca Parlamentare » nei numeri 7, 8, 9 e 10.

la lotta ha potuto percorrere tutta la sua parabola, il capitale più forte ha finito per conseguire il monopolio. E d'altra parte la concorrenza in questo servizio pubblico non è possibile e non giova. La concorrenza vuole che esistano almeno due reti telefoniche nella stessa località, ora succede che ciascun abbonato a una rete può corrispondere solo cogli altri associati della stessa rete, non con quelli dell'altra rete; per ovviarvi il pubblico deve abbonarsi alle due reti e pagare un abbonamento doppio. Nè vi si è potuto rimediare, con la disposizione escogitata, di imporre alle Società di collegare le loro reti affinchè gli abbonati dell'una possano corrispondere cogli abbonati dell'altra. Questa disposizione non si sarebbe potuta applicare senza violazione del principio di equità: la congiunzione va a tutto beneficio della Società che è in condizioni meno favorevoli. La Società che ha il minor numero di abbonati, e una ramificazione meno estesa, anche a pari tariffa, farebbe godere ai suoi associati tutti i benefizi della Società che ha impiantato un servizio migliore. La concorrenza non può dare che un servizio difettoso e incompleto.

« Le Società concessionarie debbono ricavare un profitto corrispondente dal capitale investito in questa speculazione. Il loro impianto assorbe somme considerevoli, e sono gravate di forti spese. Il Governo deve difendersi dalla concorrenza che gli può fare il telefono con la garanzia del prodotto telegrafico, con canoni e con una serie di misure restrittive e fiscali, le quali pesano e impediscono lo sviluppo telefonico; onde le Società concessionarie non possono dare ai loro servizi un grande sviluppo, nè apportare sensibili ribassi nelle tariffe. È succeduto pel telefono ciò che si era già verificato in passato per il telegrafo. Le Società telefoniche si sono limitate a quei servizi che promettevano un più largo beneficio.

« Il Governo, che ha già la privativa telegrafica, è il solo che sia in grado di dare al servizio telefonico quell'organizzazione completa che è nel desiderio di tutti.

« In Europa il maggiore sviluppo del servizio telefonico congiunto al maggiore ribasso delle tariffe, si è raggiunto negli Stati dove il Governo ha preso in sua mano il servizio telefonico, cioè nella Svizzera, nel Lussemburgo e nella Germania, come risulta dal quadro statistico.

« In Francia era concesso sin dal 1879 il servizio telefonico all'industria privata, ma le reti esercitate dalla Società generale dei telefoni erano limitate alle città più importanti; il Governo volle provvedere al servizio telefonico delle città secondarie, e nel 1882 il Parlamento gli votò un primo credito di L. 250,000 per questo scopo.

« Il risultato ottenuto fu ottimo: il prodotto degli abbonamenti bastò all'ammortizzamento del capitale impegnato e a dare un bello sviluppo a queste reti telefoniche secondarie ».

***

L'avocazione del servizio telefonico al Governo.

« In Italia l'industria privata ha un largo campo d'azione nel quale ha fatto e può fare delle opere utili e meritorie, ma siamo convinti del pari che il telefono è uno di quei servizi pubblici che essa è impotente a fare colla desiderata efficacia. Il Governo soltanto possiede i mezzi e la attitudine per dare al servizio telefonico, come già al servizio telegrafico, tutto quello sviluppo e quelle facilitazioni che sono nel desiderio e nell'interesse della generalità dei cittadini. Il Governo che regge di già il servizio affine del telegrafo, ha la competenza e possiede tutti i mezzi per dare al servizio telefonico il suo più razionale ordinamento, di promuoverne il suo maggiore sviluppo, e nello stesso tempo di portare le tariffe al tasso minore che sia possibile.

« Queste sono le considerazioni che ci hanno persuasi della necessità e dell'utilità di non differire ulteriormente l'avocazione del servizio telefonico al Governo, e su questo concetto sono stati compilati gli art. 5, 6, 7 e 8 del presente progetto.

« Nell'atto della concessione il Governo si era riservata la facoltà di dichiararne la scadenza per legge in qualunque periodo di tempo; coll'art. 5 si stabilisce la cessazione delle concessioni delle linee telefoniche per il servizio pubblico fatto all'industria privata dopo sei mesi dalla pubblicazione di questa legge: è una condizione equa, della quale i concessionari possono profittare nel loro interesse ».

***

Combinazione finanziaria per l'esercizio governativo.

« Il Governo in seguito a dati che ha potuto raccogliere ritiene che con la combinazione finanziaria, alla quale si provvede con gli art. 6, 7 e 8 possa ottenere i mezzi necessari per l'acquisto del materiale telefonico, sia quello appartenente alle Società telefoniche, sia quello che può occorrere per il riordinamento delle reti esistenti, per il loro sviluppo e per l'impianto di nuove reti per la manutenzione e l'esercizio delle medesime.

« L'operazione finanziaria consiste nel prendere in prestito dalla Cassa dei depositi e prestiti le somme necessarie per l'impianto del servizio telefonico, impiegando poscia i proventi dell'esercizio consecutivo nell'estinzione del debito contratto.

« Da un calcolo sommario, fatto sulla base del numero attuale degli abbonati, il Governo col ribasso della tariffa portato dall'art. 10 di questa legge, avrebbe un introito di L. 1,500,000 circa, la spesa dell'esercizio e della manutenzione, calcolata sulla esperienza fatta dai servizi analoghi, può ammontare, approssimativamente, ad un terzo dell'incasso, rimanendo libere circa L. 1,000,000 per far fronte agli interessi colle quote annuali di ammortizzamento. In questo calcolo non sono compresi gli aumenti probabili in conseguenza dello sviluppo che si darà a questo servizio e del ribasso della tariffa. L'art. 8 stabilisce tassativamente che per ciascun esercizio lo stanziamento della spesa deve corrispondere allo stanziamento della entrata: viene così assicurato che da questa riforma nessun aggravio ne verrà al bilancio dello Stato.

« Il Governo, coi mezzi che da questo progetto di legge verranno posti a sua disposizione, oltre allo sviluppo delle reti comunali e al ribasso delle tariffe, si propone di impiantare anche il servizio telefonico a lunghe distanze, come si sta già facendo all'estero su larga scala ».

LE FERROVIE SVIZZERE NEL 1888

(Appunti Statistici)

(Continuazione (*). — Vedi n. 7).

14. — *Qualità e lunghezza dell'armamento stradale.*

La lunghezza del corpo stradale con traversine in legno è di metri 3,328,925, quella con traversine in ferro è di m. 645,400, oltre metri 3,395 senza speciali sostegni.

La lunghezza del corpo stradale con rotaie in ferro è di m. 2,034,565; quella con rotaie in acciaio è di m. 1,942,808, oltre m. 1,566 in ferro con *champignon* in acciaio.

Il peso delle rotaie per metro corrente va da chilogrammi 15.10 a 37.20.

15. — *Piattaforme giranti e carri trasbordatori.*

Le piattaforme giranti sono 131 per le locomotive e 315 per carri e vetture a due assi.

I carri trasbordatori sono 26 per le locomotive, e 55 per carri e vetture a due assi.

16. — *Stazioni, case cantoniere e garette.*

Le stazioni sono complessivamente 713, delle quali 661 per il completo servizio dei viaggiatori e delle merci, 49 per il solo servizio dei viaggiatori e 3 per il solo servizio delle merci.

Contansi: 671 stazioni con edificio per i viaggiatori, 587

(*) II. — Notizie statistiche diverse sulle ferrovie a trazione di locomotive.

con tettoie per le merci, 255 con gru di carico, 326 con peso a bilico, 166 con presa d'acqua, 83 con presa di carbone, 124 con rimessa per locomotive, 109 con rimessa per vetture, 9 con grande officina indipendente, 40 con piccola officina per riparazioni, 92 con apparecchi per aghi centrali.

La superficie media delle stazioni è di metri 3,918.

Le case cantoniere sono 893, le garette di guardia 1923.

17. — *Telegrafo, telefono e segnali.*

Le stazioni con telegrafo sono 653 e la lunghezza delle linee telegrafiche è di metri 2,988,770.

Le stazioni con telefono sono 239, e la lunghezza delle linee telegrafiche è di metri 248,862.

Le stazioni con dischi di protezione sono 429, quelle con dischi d'orientazione 194, quelle con cabine di sistema-blocco sono 104.

I segnali di scambi sono 3,308.

18. — *Andamento altimetrico.*

		Totale	Percentuale
Lunghezza dei piani	m.	750,908	25.08
» delle salite e discese	»	2,242,498	74.92
Totali	m.	2,993,406	100 —

La lunghezza delle salite e discese è così costituita:

Sino a 5 0/00	m.	734,528
Da 5 0/00 a 10 0/00	»	774,358
Da 10 0/00 a 15 0/00	»	313,453
Da 15 0/00 a 20 0/00	»	160,691
Da 20 0/00 a 25 0/00	»	108,359
Da 25 0/00 a 30 0/00	»	75,786
Oltre a 30 0/00	»	75,323
Totale	m.	2,242,498

19. — *Andamento planimetrico.*

		Totale	Percentuale
Lunghezza dei rettilinei	m.	1,909,457	63.79
» delle curve	»	1,083,949	36.21
Totali	m.	2,993,406	100 —

La lunghezza delle curve così scomponesi:

Sino a 1000 metri di raggio	m.	214,038
Da 1000 metri a 700 »	»	136,614
» 700 » a 500 »	»	237,165
» 500 » a 400 »	»	167,659
» 400 » a 300 »	»	240,645
» 300 » a 200 »	»	43,309
Al di sotto di 200 metri di raggio	»	44,519
Totale	m.	1,083,949

20. — *Effettivo delle locomotive e forza dei cavalli a vapore alla fine dell'anno.*

Il numero totale delle locomotive era di 662, delle quali 299 con *tenders* separato. Il numero totale rappresenta il 0.217 per chilometro di linea.

Le 662 locomotive rappresentano 2,779 assi, ossia: 4.20 per locomotiva e 0.910 per chilometro di linea. Gli assi motori erano 1,681.

La forza dei cavalli-vapore ammonta a 184,868, ossia: 279 per locomotiva, 110 per asse motore, 60.5 per chilometro di linea.

21. — *Effettivo delle vetture e dei posti per viaggiatori alla fine dell'anno.*

Il numero delle vetture era di 1,901, delle quali: 1,626 a corridoio centrale, 53 a corridoio laterale, 222 senza corridoio. Per le 1,901 vetture contansi 4,732 assi, cioè: 2.49 per vettura e 1.55 per chilometro di linea.

Gli 83,779 posti così dividonsi: 6,860 di 1ª classe, 26,260 di 2ª, 50,659 di 3ª, ossia 17.70 per asse di vettura e 27.42 per chilometro di linea.

22. — *Effettivo dei bagagliai e carri per merci e potenza di carico alla fine dell'anno.*

L'effettivo era di 9,318, ossia: 359 bagagliai, 4,400 carri coperti, 4,559 carri scoperti. L'effettivo rappresenta un totale di 18,667 assi: ossia 2.003 per carro e 6.11 per chilometro di linea.

La potenza di carico è data da tonnellate 97,085.8, ossia 5.20 per asse e 31.78 per chilometro di linea.

23. — *Percorso del materiale delle Società Svizzere sulle proprie reti e sulle linee straniere.*

Le locomotive percorsero complessivamente 20,762,520 chilometri, ossia 31,626 per locomotiva.

Le vetture passeggieri percorsero 109,670,139 chilometri-assi, ossia 23,432 per asse.

I carri merci ne percorsero 229,803,369, ossia 12,449 per asse.

24. — *Percorso, sulle reti delle Società Svizzere, del loro materiale e del materiale straniero.*

Le locomotive percorsero 20,597,606 chilometri, le vetture viaggiatori 114,001,365 chilometri d'asse, i carri 302,244,786, dei quali 286,919,312 i carri merci e 15,305,474 gli ambulanti postali.

Vetture e carri percorsero complessivamente 416,226,151 chilometri d'asse.

25. — *Percorso dei treni.*

I treni percorsero 16,195,151 chilometri, cioè: 13,470,793 i treni viaggiatori ed i treni misti, e 2,724,358 i treni merci.

26. — *Composizione media dei treni.*

Ogni treno contò in media 1.077 locomotive, 25.70 assi, ossia 23.86 per locomotiva.

Gli assi dividonsi in 7.04 di vetture viaggiatori, 17.72 di carri merci, 0.94 di ambulanti postali.

27. — *Treni per giorno su tutta la rete.*

Il numero dei treni, per giorno per tutta la rete, è di 14.81, cioè 12.32 per i treni viaggiatori e treni misti, 2.49 per i treni merci.

28. — *Peso morto trasportato.*

Il peso morto trasportato è complessivamente segnato da 2,114,125,436 chilom.-tonnellate così ripartite: 754,755,668 per locomotive e *tenders* in servizio utile, 449,272,225 per vetture viaggiatori, 856,320,856 per carri merci, 53,776,667 per ambulanti postali.

L'importo complessivo rappresenta 707,704 chilometri-tonnellate per chilometro di linea, 121.2 per chilometro di percorso utile, il 78.93 0/0 del peso totale.

29. — *Peso utile trasportato.*

Il peso utile complessivamente trasportato fu di 564,462,820 chilometri-tonnellate, ossia: 43,382,649 per i viaggiatori e 521,080,171 per bagagli, animali e merci.

La cifra complessiva rappresenta: 188,954 chilometri-tonnellate per chilometro di linea e 32.4 per chilometro di percorso utile, il 21.07 0/0 del peso totale.

30. — *Peso totale trasportato.*

Il peso totale è di 2,678,588,256 chilometri-tonnellate, ossia 896,658 per chilometro di linea e 153.6 per chilometro di percorso utile.

31. — *Movimento dei viaggiatori e loro ripartizione per corsa e per classe.*

Il numero totale dei viaggiatori fu di 27,078,540, ossia 9,065 per chilometro di linea.

Secondo ripartizione per corsa, i viaggiatori dividonsi in: 8,167,255, ossia il 30.17 0/0, in semplice corsa; 14,314,261, ossia il 52.87 0/0, d'andata e ritorno; 4,597,024, ossia il 16.96 0/0, a prezzi ridotti.

Secondo ripartizione per classe, i viaggiatori dividonsi in: 514,344, ossia l'1.90 0/0, di 1ª classe; 5,111,357, ossia il

18.88 0|0, di 2ª classe; 21,452,839, ossia il 79.22 0|0, di 3ª classe.

I viaggiatori-chilom. furono complessivamente 578,435,298, ossia 193,631 per chilometro di linea, rappresentando il 42.9 per chilometro di treno e il 5.07 per chilometro d'asse.

I viaggiatori utilizzarono in media il 28.6 0|0 dei posti; ciascuno di essi percorse in media chilometri 21.36.

32. — *Movimento dei bagagli, animali e merci.*

		Peso totale	Percentuale	Tonnellate chilometro
Bagagli . . .	Tonn.	106,417	1.20	4,224,080
Animali . . .	»	137,448	1.55	5,963,338
Merci	»	8,629,307	97.25	510,892,743
Totali . .	»	8,873,172	100 —	521,080,161

Circa gli animali, aggiungiamo che i capi furono 1,352,376.

Circa il peso totale dei bagagli, animali e merci, aggiungiamo che esso rappresenta 2,970 tonnellate per chilometro di linea.

Circa, infine, il numero complessivo delle tonnellate-chilometro, esso rappresenta: 174,432 tonnellate per chilometro di linea, 32.18 per chilometro di treno, 1.82 per chilometro di asse.

L'utilizzazione media della facoltà di carico è rappresentata dal 35 0|0; ogni tonnellata percorse in media chilom. 58.73.

33. — *Specificazione del traffico delle merci.*

	Tonnellate	Per cento
Derrate alimentari e mobili . . .	2,528,399	29.30
Combustibili	1,813,960	21.02
Materiali da costruzione	1,371,290	15.89
Industria metallurgica	786,158	9.11
Industria tessile	397,199	4.60
Concieria	85,771	1 —
Vetreria e stoviglie	79,782	0.92
Fabbricazione della carta	180,997	2.10
Lavori di paglia	8,184	0.10
Lavori di legno	185,493	2.15
Materie per le industrie e l'agricoltura .	822,725	9.53
Oggetti per i trasporti	161,294	1.87
Merci non specificate	208,055	2.41
Totali . . .	8,629,307	100 —

(*Continua*).

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 28 febbraio (N. 50). — **Regio Decreto 6 febbraio 1890**, numero **6642** (Serie 3ª), che classifica fra le provinciali di Brescia la strada che da Ospitaletto conduce alla stazione ferroviaria omonima.

— — **Regio Decreto 9 febbraio 1890**, numero **6643** (Serie 3ª), col quale è approvato e reso esecutivo il quadro di riparto del contributo provinciale per la ferrovia Bologna-Verona compilato in data 30 luglio 1888 dagli ingegneri capi degli Uffici del Genio Civile delle provincie interessate; e, per conseguenza, le quote di contributo per la ferrovia suddetta rimangono stabilite come segue: A carico della provincia di Bologna, millesimi 660; a carico della provincia di Verona, 220; a carico della provincia di Mantova, 90; a carico della provincia di Modena, 30.

Gazzetta Ufficiale del 3 marzo (N. 52). — **Regio Decreto 9 febbraio 1890**, numero **6650** (Serie 3ª), che comprende nell'elenco delle strade provinciali di Lecce quattordici nuove strade.

— — **Regio Decreto 9 febbraio 1890**, numero **6651** (Serie 3ª), col quale è approvata la cancellazione, dall'elenco delle provinciali di Livorno, del tratto della strada littoranea compreso fra la soppressa Barriera Maremmana e la nuova Barriera di San Michele in Livorno.

— — **Regio Decreto 26 gennaio 1890**, numero **6654** (Serie 3ª) che dà piena ed intiera esecuzione dal 1º corrente mese all'accordo amministrativo, stipulato in Roma il 25 dicembre 1889 ed in Berna il 7 gennaio 1890, fra il Ministro delle Poste e dei Telegrafi del Regno d'Italia ed il Direttore Generale delle Poste della Confederazione Svizzera, per ammettere l'invio fra i due paesi, per mezzo della Posta lettere, di oggetti preziosi con assicurazione di valore, nei sensi del precedente accordo del 1º giugno 1878, riveduto a Lisbona nel 1885, per lo scambio di lettere con valori dichiarati. — Al R. Decreto è annesso l' « Arrangement entre l'Italie et la Suisse, pour l'expédition d'objets précieux au moyen de la Poste aux lettres ».

— — **Regio Decreto 27 gennaio 1890**, numero **6656** (Serie 3ª) che istituisce un Consiglio d'Amministrazione per le Poste ed i Telegrafi. — Questo Consiglio ha voto consultivo; il suo voto, eccetto i casi d'urgenza, deve essere richiesto su 15 capi tassativamente indicati nel Decreto stesso.

Gazzetta Ufficiale del 4 marzo (N. 53). — **Circolare Ministeriale** (Lavori Pubblici) in data **14 febbraio 1890** ai prefetti ed ingegneri capi del Genio Civile sull'interpretazione dell'art. 2 della Legge 10 agosto 1884 sulle derivazioni di acque pubbliche.

CRONACA PARLAMENTARE

delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Approvazione di disegni di leggi. — Nella seduta di ieri, 7, furono approvati i due articoli del disegno di legge relativo al *concorso dello Stato all'Esposizione Nazionale che avrà luogo a Palermo;* progetto a cui abbiamo accennato nella « Cronaca Parlamentare » del n. 52 del 1889.

Commissioni. — La Commissione del Bilancio, incaricata dell'esame del progetto (1) per i « provvedimenti relativi al modo di pagamento delle spese di costruzione delle linee ferroviarie indicate nell'art. 4 della Legge 24 luglio 1887, numero 4785 (Serie 3ª) e nell'art. 4 della Legge 20 luglio 1888, numero 5550 (Serie 3ª) » ha approvata la relazione dell'on Roux. Su questo progetto, la Commissione approvò l'ordine del giorno dell'on. Cadolini, con cui si invita il Governo a far eseguire rigorosamente dagli appaltatori i contratti.

Nella seduta del 1º corrente l'on. Roux presentò la *Relazione* — e, per dimanda dell'on. Levanti e di altri nove deputati, la Camera ammise l'urgenza del relativo disegno di legge.

— — La Commissione per il disegno di legge sull'*ordinamento del servizio telefonico* (2) ha approvato con lievi modificazioni il progetto e nominato a relatore l'on. Balestra.

Interrogazioni, interpellanze e mozioni. — *Svolgimento.* — Nella seduta del 1º marzo non fu dato corso al prestabilito svolgimento ebdomadario (3) delle interrogazioni ed interpellanze, le quali lo ripiglieranno nella odierna seduta.

Nella stessa seduta del 1º, invece, l'on. Finali, ministro dei lavori pubblici, pregò gli onorevoli Sanguinetti Adolfo e Maffi di meglio specificare la portata della loro interpellanza, presentata nella seduta del 27 scorso febbraio (4), affinchè possa dichiarare se e quando sarà in grado di rispondere. — I due onorevoli erano assenti.

— *Presentazione.* — Nella seduta di ieri, 7, fu data comunicazione di una domanda di interpellanza dell'on. Lucca al Ministro dell'Agricoltura, Industria e Commercio, perchè « vengano riformate le tariffe ferroviarie in modo da rendere meno costoso il viaggio alle squadre di operai che assumono l'esecuzione di lavori agricoli ed allo scopo di agevolare il trasporto dei prodotti agrari, delle macchine agrarie e delle sostanze fertilizzanti ».

(1) Vedi « Cronaca Parlamentare » nel n. 50 del 1889.

(2) Vedi « Cronaca Parlamentare » nei numeri 7, 8, nel quale abbiamo dato un sommario cenno delle principali disposizioni del *disegno ministeriale di legge*, e 9. Vedi poi nel presente numero lo speciale articolo circa la *Relazione ministeriale* che accompagna il progetto medesimo.

(3) Vedi « Cronaca Parlamentare » dei numeri 8 e 9.

(4) Vedi « Cronaca Parlamentare » del n. 9.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Per i trasporti militari.

Di questi giorni si sono ultimate le conferenze cominciate il 13 febbraio p. p., presso il Ministero della Guerra, Direzione generale dei Servizi amministrativi, allo scopo di completare i lavori già da tempo intrapresi e quindi di riordinare definitivamente il Regolamento per l'eseguimento della Convenzione relativa ai trasporti militari.

Intervennero i Delegati della stessa Direzione generale e del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, nonchè quelli delle tre grandi Reti ferroviarie.

><

Per il servizio cumulativo ferroviario marittimo tra le grandi Reti e la Sardegna.

Il 5 corrente mese, presso il Ministero delle Poste e dei Telegrafi, si sono riuniti i Delegati dello stesso Ministero, dell'Ispettorato generale per le Strade Ferrate, delle tre grandi Reti ferroviarie e della Società per la Navigazione Generale Italiana affine di studiare e concretare i miglioramenti da portare al servizio cumulativo ferroviario marittimo recentemente istituitosi fra le suddette grandi Reti e la Sardegna.

><

Treno speciale andata e ritorno Parigi-Roma per la settimana santa.

Si sta trattando fra la Società Italiana per la Rete Mediterranea e quella francese P. L. M. per l'effettuazione del consueto treno speciale Parigi-Roma e ritorno, in occasione delle feste religiose per la settimana santa.

><

Conferenza a Genova per il servizio viaggiatori e bagagli tra l'Italia e la Germania.

Il 10 corrente comincierà la conferenza indettasi a Genova pel riordinamento in genere del servizio viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Germania, via Gottardo, nel quale sono interessate oltre alle Reti Adriatica e Mediterranea ben venti Amministrazioni ferroviarie Svizzere e Germaniche, che tutte si faranno rappresentare.

Le principali questioni, che saranno discusse, riguardano;

L'unificazione delle condizioni di trasporto sulle ferrovie estere, in quanto riflette la franchigia del bagaglio;

L'estensione del servizio diretto a nuove stazioni estere ed italiane;

L'equilibrio da ricercarsi per talune corrispondenze fra la via del Gottardo e quella del Brennero;

La creazione di una tariffa speciale diretta per i viaggi in vetture-salone fra l'Italia e la Svizzera e la Germania.

La Camera di commercio della detta città ha gentilmente destinato i proprii locali per tale riunione.

><

Prossima gara nazionale della Mediterranea per carrozze di 3ª classe.

Il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate avendo autorizzato la Mediterranea ad indire la gara nazionale per la fornitura di 12 carrozze di 3ª classe con ritirata e illuminazione a gaz, sappiamo che fra pochi giorni la Società diramerà la relativa lettera d'invito alle Ditte.

><

Comitato della Mediterranea.
(Contratti ed aggiudicazioni).

Il Comitato della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, nella seduta di ieri 7, oltre i contratti di cui diamo il consueto cenno nel « Memorandum » ha approvato le seguenti proposte:

1° Aggiudicazione alla Ditta Vitali Domenico dell'appalto per la costruzione dei tronchi 2° e 3° cadenti sulla tratta Avellino-Paternopoli della linea Avellino-Rocchetta Melfi.

Il primo dei detti tronchi è lungo m. 2770 e comprende la galleria di Parolise che misura una lunghezza di m. 1230; nell'altro tronco, della lunghezza di m. 4668, vi è compresa la galleria di Montefalcione la quale è lunga m. 2580.

2° Aggiudicazione alla Ditta De Nicolò dell'appalto per la costruzione della parte 2ª del 4° tronco della Sparanise-Gaeta. Detto tronco, che è compreso nella tratta dal Garigliano a Minturno, misura una lunghezza di m. 10,370.

><

Stazione di Roma-Trastevere.
(Progetto esecutivo per impianti Servizio trazione).

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Ferrovie il progetto esecutivo degli impianti da farsi nella stazione di Roma-Trastevere per il Servizio della trazione.

L'importo complessivo dei lavori occorrenti per tali impianti è preventivato in L. 759,000, ivi comprese le spese generali di amministrazione e la percentuale delle spese impreviste.

Escluse le spese generali e quelle relative alle opere, che, come di consueto, non si comprendono nell'appalto principale, come armamento, meccanismi fissi, la massicciata e la grande tettoia per la rimessa locomotive, l'importo suddetto si riduce a L. 453,000 che rappresentano l'ammontare dell'appalto.

><

Stazione di Brindisi Porto.
(Impianto servizio trasbordo diretto della Valigia delle Indie).

Siamo informati che la Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di massima dei provvedimenti necessari per effettuare il servizio di trasbordo diretto della Valigia delle Indie in stazione di Brindisi Porto.

La spesa approssimativa che si presume occorrere per l'esecuzione dei provvedimenti medesimi ascende complessivamente a L. 1,190,000.

><

(Abilitazione vendita biglietti viaggio circolare n. 42).

Per assecondare le istanze del Municipio di Brindisi, la Società delle Ferrovie Meridionali ha abilitata la stazione omonima alla vendita dei biglietti pel viaggio circolare n. 42, da rilasciarsi unitamente ad un biglietto d'andata e ritorno Brindisi-Bari, di nuova istituzione.

><

Nuova stazione a Seregno.
(Progetto di massima per la costruzione).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione gover-

nativa il progetto generale di massima per la costruzione di una nuova stazione a Seregno, nella linea Milano-Chiasso, in dipendenza dall'innesto nella medesima delle due linee per Novara e per Ponte San Pietro.

La nuova stazione venne riconosciuta necessaria in una conferenza che ebbe luogo fra i rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie interessate e del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, essendo che l'attuale stazione non potrebbe prestarsi ad un buon assetto definitivo del servizio.

La spesa complessivamente preventivata per la esecuzione di tutti i lavori considerati in progetto ammonta a L. 1,100,000, che dovranno venire ripartite fra le varie linee interessate.

La Società, nel domandare l'approvazione in linea tecnica del progetto di massima, ha fatto istanza che per ora venga approvata la spesa di L. 255,900, occorrenti per le espropriazioni dei terreni necessari all'ampliamento generale della stazione.

><

Per i servizi doganali e ferroviari sulle nuove calate del porto di Napoli.

Sappiamo che i Ministeri dei Lavori Pubblici, della Marina e delle Finanze sono venuti nella determinazione di nominare una nuova Commissione per studiare definitivamente la migliore sistemazione dei servizi doganali e ferroviari sulle nuove calate del porto di Napoli. La nuova Commissione sarà composta di rappresentanti dei prefati tre Dicasteri, del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate e della Società per le Ferrovie del Mediterraneo. La riunione della Commissione avrà luogo a Napoli sotto la presidenza dell'Ispettore del Genio Civile, signor commendatore Domenico Zainy.

><

I delegati dell'Adriatica al Collegio arbitrale.

Il Consiglio di Amministrazione della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, in sua adunanza del 27 febbraio p. p., ha preso la seguente deliberazione:

« È confermato, per quanto riguarda la Società » delle Ferrovie Meridionali, esercente la rete Adria- » tica, il mandato, anche pel secondo periodo trien- » nale, agli onorevoli signori:

« Comm. avv. Piero Puccioni, Senatore del Regno; » Vigoni cav. ing. Giulio, Deputato al Parlamento; » e Malenchini avv. Giuseppe, di far parte, i primi » due come arbitri ed il terzo come supplente del » Collegio istituito in ordine all'articolo 17 della » legge 27 aprile 1885, N. 3048, (Serie 3ª), e arti- » colo 106 dell'annesso capitolato per la rete Adria- » tica » (1).

><

Ferrovia Sparanise-Gaeta.

(Stato dei lavori sul tronco Savone-Carinola).

Sappiamo che i lavori del tronco Savone-Carinola, nella ferrovia da Sparanise a Gaeta, in costruzione a cura della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, sono molto avanzati, per modo che nel mese di maggio p. v. potrà essere iniziata la posa dell'armamento.

><

Ferrovia Avezzano-Roccasecca.

(Appalto ad unico incanto di meccanismi fissi).

Alle ore 10 antimeridiane del 26 marzo corrente, in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo della fornitura in opera dei meccanismi fissi e relativi accessori occorrenti nella costruzione delle stazioni di Arce, Arpino, Isola Liri e Sora, della linea Avezzano-Roccasecca, per la presunta somma di L. 52,990, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

La posa in opera dei meccanismi dovrà essere ultimata, come risulta dal Capitolato speciale, per una parte entro il 31 luglio 1890 e per l'altra il 31 agosto pure 1890.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 2,650, e quella definitiva in L. 5,300; ambedue in numerario od in titoli, come all'art. 3 del Capitolato generale.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni otto successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

(Appalto ad unico incanto di scambi e relativi crociamenti).

Alle ore 10 antimeridiane del 26 marzo corrente, in una delle sale del predetto Ministero, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo della fornitura di numero uno scambio inglese doppio e ventuno scambi semplici e relativi crociamenti tang. 0.10 con cuore capovolgibile in acciaio fuso del 1° tipo ferrovie complementari, dei quali numero 5 con disco fanale girevole, occorrenti per l'armamento delle stazioni comprese nei tronchi Arce-Arpino e Arpino-Sora della linea Avezzano-Roccasecca, pella presunta somma di L. 37,550, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

Gli scambi dovranno essere consegnati entro il 31 luglio 1890 alle stazioni di Arpino, d'Isola e di Sora, come è indicato nel Capitolato speciale di appalto.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 1,878, e quella definitiva in L. 3,755, ambedue in numerario od in titoli, come all'art. 3 del Capitolato generale.

Il deliberatario dovrà nel termine di giorni otto successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovia Ceva-Ormea.

(Appalto ad unico incanto di meccanismi fissi e tubi per condottura d'acqua).

Alle ore 10 ant. del 20 marzo corr., in una sala del Ministero, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo della fornitura in opera dei meccanismi fissi e relativi accessori e tubi per conduttura d'acqua, occorrenti nella costruzione del tronco Rivo Mursecco-Val d'Inferno, della linea Ceva-Ormea, per la presunta somma di L. 32,446, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

La posa in opera dei meccanismi dovrà essere ultimata, come risulta dal Capitolato speciale, per una parte entro 75 giorni, per un'altra entro 100 giorni, e per l'ultima parte entro giorni 120 dalla data della ordinazione.

(1) Per i delegati della *Rete Mediterranea* vedi « Informazioni » del n. 9 a pagina 132.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 1650 e quella definitiva in L. 3300, ambedue in numerario od in titoli, come all'art. 3 del Capitolato generale.

Il deliberatario dovrà nel termine di giorni 8, successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano.
(Progetto di variante al tronco Acqualagna-Urbino).

Sappiamo che la Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Sant'Arcangelo a Fabriano, soddisfacendo ad analogo incarico ricevuto dal Ministero dei Lavori Pubblici, ha testè presentato al medesimo il progetto di una variante al tronco della linea predetta compreso fra Acqualagna ed Urbino, allo scopo di collocare la stazione di Urbino nella località denominata Prati di Schiavonia, anzicchè in quella detta Fosso Mercatale, come venne stabilito col progetto esecutivo già approvato.

Col progetto di variante si avrebbe un maggiore sviluppo di linea; ma oltrecchè le condizioni altimetriche e planimetriche non sarebbero peggiorate in confronto del progetto approvato, si verrebbe a collocare la linea in terreni molto più stabili di quelli che si incontrerebbero stabilendo la stazione al Fosso Mercatale.

La variante in discorso venne studiata in seguito a vive istanze dell'Amministrazione comunale di Urbino, i cui abitanti risentirebbero un sensibile vantaggio, qualora la stazione venisse collocata ai Prati di Schiavonia.

Qualora si volesse adottare la suaccennata variante, la spesa complessiva del tronco Acqualagna-Urbino, preventivata col progetto approvato di lire 4,180,000, salirebbe a L. 5,150,000: si andrebbe cioè incontro ad una maggiore spesa presunta di lire 970,000.

><

Ferrovia Salerno-San Severino.
(Stato dei lavori della galleria delle Fratte).

Al 1° febbraio p. p. la situazione dello scavo e delle murature della galleria delle Fratte, lunga m. 2384.13, in costruzione lungo il tronco da Fratte a Capezzano, della ferrovia Salerno-San Severino, era la seguente: *scavo:* avanzata m. 1069.03; calotta m. 1030.13; strozzo m. 990.13; piedritti metri 936.48; regolamento m. 919.18. *Muratura:* calotta m. 996.73; piedritti m. 928.78; arco rovescio m. 130. L'avanzamento medio giornaliero dello scavo, complessivamente per entrambi gli imbocchi, dal principio dei lavori, fu di m. 1.60.

Le condizioni dello scavo che nei mesi decorsi presentavano, dall'imbocco Salerno, serie difficoltà per l'abbondanza delle filtrazioni e per la qualità disaggregata della roccia da perforare, sono ora normali, giacchè la roccia si presenta man mano più dura. Dall'imbocco San Severino, la materia di scavo si è sempre presentata molto compatta: da qualche tempo però è diventata durissima, di guisa che lo scavo in avanzata progredisce solo di 40 a 60 centimetri per giorno.

I lavori del tronco Fratte-Capezzano, esterni alla galleria, sono quasi ultimati.

><

Per la ferrovia di circonvallazione
e per la stazione di Porta Romana a Milano.

Ci scrivono da Milano che tanto la Deputazione Provinciale quanto la locale Camera di Commercio ed Arti hanno presentate le più vive istanze al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè venga dato energico impulso ai lavori di costruzione della ferrovia di circonvallazione e siano intraprese e portate a compimento colla maggiore sollecitudine le opere d'impianto della stazione a Porta Romana; onde dar lavoro ai numerosi operai disoccupati ed evitare ulteriori danni a carico di quegli industriali i quali hanno fondati opificî nei dintorni di Porta Romana allo scopo di agevolare i trasporti dei loro prodotti.

><

Per l'Esposizione internazionale ad Edimburgo.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha interessato il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate a far pratiche presso le Amministrazioni ferroviarie affinchè siano accordate le ordinarie riduzioni nei prezzi di trasporto agli Espositori ed ai prodotti che prenderanno parte alla Esposizione internazionale del Genio elettrico e della industria in genere che avrà luogo ad Edimburgo dal maggio all'ottobre del corrente anno.

><

Per i commessi di commercio e loro bagagli.

La Camera di Commercio ed Arti di Udine ha vivamente raccomandato al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio di adoperarsi in ogni miglior modo, affinchè venga usato un trattamento speciale pei viaggi dei commessi di commercio e per le spedizioni dei loro bagagli-campioni.

La Camera stessa, premesso che i commessi viaggiatori godono di speciali facilitazioni nel Belgio, in Germania, in Austria-Ungheria, ecc., fa notare che in Francia i medesimi possono fruire, quando percorrano un determinato numero di chilometri, delle seguenti facilitazioni:

1. *Biglietti circolari ad itinerario facoltativo*, con diritto di passare due volte per la stessa linea e colla facoltà di aumentare la durata di validità dei biglietti mediante un tenue diritto;

2. *Chèques chilometrici*, specie di carta monetata all'uso di una rete ferroviaria, sulla quale si fa una riduzione proporzionale al numero dei chilometri percorsi da una stessa persona in un tempo determinato;

3. *Carnets di percorso personali*, adottati da tutte le Società nelle proprie reti, sui quali si inscrive il numero di chilometri percorsi in 3, 6, 9 e 12 mesi da un medesimo viaggiatore al momento di prendere il biglietto a tariffa intera ad una stazione, onde ottenere, allorquando il periodo fissato è scaduto, una riduzione proporzionale;

4. *Carte di circolazione a metà prezzo*, che permettono, mediante il pagamento anticipato di una certa somma, in cambio delle dette carte, di non pagare in seguito che la metà del prezzo di ogni biglietto che si prende per le destinazioni inscritte sulla carta.

Sappiamo che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato la domanda, della quale trattasi, al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

><

Per le corse dei piroscafi sul Lago di Garda.

Ci informano da Verona che quella Deputazione Provinciale ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici perchè venga ripristinata la corsa trasversale dei piroscafi sul Lago di Garda soppressa dal 1° febbraio p. p. pei Comuni di Lazise, Bardolino e Garda, i quali per popolazione e per com-

mercio sono i più importanti della riviera veronese del Lago.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue adunanze recenti, ha preso le seguenti deliberazioni, in ordine ad affari relativi al servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che possa approvarsi la convenzione conchiusa colla Impresa Mantegazza relativa alla esecuzione dei lavori urgenti di sgombro delle materie trasportate dalle acque del rio Gaggiolo nel terzo tronco della ferrovia da Gozzano a Domodossola e per le riparazioni occorrenti nel tronco stesso all'argine ferroviario, presso il ponte sul rio San Carlo ad Ornavasso;

2° Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi il progetto per lavori di consolidamento delle trincee in alcuni punti della ferrovia da Porto Civitanova a Macerata, con annesso preventivo di spesa di L. 26,280;

3° Che a titolo di definitiva transazione possano ammettersi le proposte del collaudatore in ordine ai compensi liquidati a favore della Impresa Prospero Ottavi, nel certificato di collaudo dei lavori da essa eseguiti per la costruzione del tronco da Colli a Santa Maria nella ferrovia da Roma a Solmona.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di una variante fra le progressive 5.600 e 9.600 del tronco Redole-Boiano, della ferrovia Isernia-Campobasso;

2. Convenzione Ciarlo per costruire un muro a distanza ridotta dalla linea Genova-Ventimiglia;

3. Progetti d'appalto dei tronchi da Cosenza a Rogliano e progetto di massima da Rogliano a Nocera, della ferrovia Cosenza-Nocera.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Faenza-Firenze. — *Prima gita di prova sul tronco Borgo San Lorenzo-Firenze.* — Il giorno 5 corrente ha avuto luogo la prima gita di prova sul tronco Borgo San Lorenzo-Firenze, della ferrovia Faenza-Firenze. Oltre l'egregio Direttore della linea, cav. Perego, ed il personale addetto ai lavori, hanno preso parte a questa gita diversi funzionari della Società Adriatica, alla cui rete appartiene l'intera linea Faenza-Firenze.

La prova è riuscita felicemente, lasciando nei convenuti ottima impressione, sia per la lodevole esecuzione dei lavori, sia per le numerose ed importanti opere che ricorrono nel tronco medesimo.

L'apertura all'esercizio di questo tronco di linea si ritiene possa aver luogo nel prossimo mese di aprile.

Ferrovia Reggio-Castrocucco. — *Stato dei lavori sui tronchi Ricadi-Sant'Eufemia.* — Riportiamo dal *Corriere di Napoli:* I lavori ferroviari dei tronchi Ricadi-Sant'Eufemia, grazie al solerte ed operoso direttore, ing. cav. Donadio, van prendendo un grande sviluppo. Da tutti i paesi circonvicini corre gente a lavorare colla gioia sul volto, perchè si languiva di fame.

In Pizzo siamo festanti perchè l'impresa Dos-Passos, che ha molto a cuore il nostro commercio, sta facendo nuovi studi al tracciato, interessantissimi per il bene di queste contrade, specialmente la variante per avvicinare la stazione più al paese, ch'era stata stabilita assai lontano.

Facciamo voti che il Governo la secondi in questa nobile idea, che sarebbe per il commercio di Pizzo d'una utilità grandissima.

Stazioni di Firenze. — *Per l'apertura all'esercizio del tronco Borgo S. Lorenzo-Firenze della linea Faenza-Firenze.* — Sabbato 1° corrente ebbe luogo un'ispezione alle stazioni di Firenze a fine di stabilire i lavori da eseguirsi per rendere atte le stazioni stesse allo sbocco della Faentina, in occasione della prossima apertura all'esercizio del tronco Borgo San Lorenzo-Firenze, di cui abbiamo detto poco sopra.

Presero parte all'ispezione il Direttore della Faenza-Firenze, cav. Alessandro-Perego; il rappresentante del Regio Ispettorato, cav. Quaglia; ed i rappresentanti delle Società esercenti le reti Adriatica e Mediterranea, e fra questi il capo del movimento, cav. Finzi.

Ferrovia Bari-Locorotondo. — *Istanza provinciale per aumento di sussidio chilometrico governativo.* — La Deputazione provinciale di Bari ha rinnovato istanza al Governo perchè voglia elevare il sussidio chilometrico per la costruzione della ferrovia Bari-Locorotondo da L. 2500 a 3000.

Di questa ferrovia abbiamo dato informazioni sul tracciato nei numeri 9 e 38 del 1889 e successivamente notizie nel N. 43 dello stesso anno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — *Preliminari per una nuova conferenza italo-svizzera.* — Il 27 scorso febbraio la Direzione della nuova Società ferroviaria Giura-Sempione conferì col Governo Svizzero rappresentato da Ruchonnet, Presidente della Confederazione, e dai Consiglieri federali Droz e Welti, capi dei Dipartimenti degli esteri e delle ferrovie, per esaminare diversi atti diplomatici riguardanti la ferrovia del Sempione e per istabilire i preliminari e le basi della conferenza coi delegati del Governo Italiano circa il definitivo raccordamento della linea del Sempione.

Il Dipartimento svizzero delle ferrovie propose, poi, il 5 corrente di annunciare al governo italiano essere il governo federale disposto ad approvare, per la galleria del Sempione, il tracciato avente lo sbocco meridionale sul territorio italiano (1), tracciato che i delegati italiani dichiararono solo accettabile nelle conferenze del giugno 1889.

Si ritiene certa l'adesione del Consiglio federale.

Ferrovie Svizzere. — *Prodotti, movimento o traffico della ferrovia Rigi-Arth nel 1889.* — Durante il passato anno 1889, la ferrovia Arth-Rigi ha trasportato 46,595 passeggieri contro 45,255 nell'anno antecedente, e 1806 tonnellate di bagagli e mercanzia contro 1708 nel 1888. L'introito complessivo ammonta a fr. 237,004 contro 223,853.84 nel 1888.

Ferrovie Russe. — *Nuove costruzioni nella Curlandia.* — Secondo i giornali, il Consiglio dei ministri approvò i progetti per la costruzione di una ferrovia strategica fra Tukkum e Windau e per la costruzione di un porto mercantile a Windau sul Baltico.

Ferrovie d'Europa. — *Al 1° gennaio 1889.* — Il *Journal Officiel* francese ha pubblicato, non ha guari, dei prospetti importantissimi sulle ferrovie europee al 31 dicembre 1888.

In quell'epoca erano in esercizio, in tutta Europa, chilometri 213,925 di ferrovie, con un aumento di 6117 chilometri su quelli al 31 dicembre 1887, pari al 2.94 per cento.

(1) Circa i progetti per il traforo del Sempione, di cui ebbe ad occuparsi la Conferenza italo-svizzera tenutasi a Berna nel 1888, e specialmente circa il tracciato accettato dai Delegati italiani, vedasi lo speciale articolo nel n. 32 del 10 agosto 1888, a pag. 506.

Gli Stati che, proporzionatamente alla lunghezza della loro rete, accrebbero maggiormente lo sviluppo ferroviario nel 1888 furono: primo la Turchia per 256 chilometri, e secondo l'Italia per chilometri 761.

Il paese che aveva un maggior numero di chilometri di ferrovie è la Germania, che ne ha 40,575. La Francia ne aveva 35,263, l'Inghilterra 32,054, la Russia 29,414, l'Austria 25,731, l'Italia 12,351, la Spagna 9669, la Svezia e Norvegia 9089.

Ferrovie Americane. — *Lungo le tre Americhe settentrionale, centrale e meridionale.* — Fra i tanti progetti panamericani del Congresso Panamericano, adunato a Washington, v'ha anche quello della costruzione d'una ferrovia che colleghi il nord, il centro ed il sud dell'America. Il Comitato Ferroviario del Congresso ha approvata una relazione che raccomanda la costruzione di tale ferrovia e propone la nomina d'una Commissione d'ingegneri che ne faccia gli studi preparativi.

Il Congresso ha adottate le conclusioni della relazione medesima.

Ferrovie dell'Ovest Africano. — *Nel possedimento francese del Senegal.* — Il progetto di collegare Medina, estremo punto navigabile del Senegal, con Bammaco o Kolikoro, estremo punto navigabile del Niger, fu nuovamente trattato nel Congresso Coloniale adunatosi in questo mese a Parigi.

La prima idea di tale progetto fu concepita nel 1860 dal generale Faidherbe. I primi lavori furono condotti con grande negligenza; sì che il Parlamento dovette preoccuparsene finanziariamente e tecnicamente. La prima linea s'arrestò a Bafulabè, a 135 chilometri da Medina; e di là una ferrovia a scartamento ridotto fa ora capo a Badombè.

Per la prosecuzione, sino ad aprire una comunicazione col Niger, furono compilati molti progetti; ma nessuno, specialmente per la gravezza della spesa di costruzione, fu adottato.

Il progetto, di cui si occupò il Congresso Coloniale e compilato dall'ing. Trifeu, ci fornisce i seguenti dati: da Badombè a Kita, per Gomokori, chilometri 123.500; da Kita a Bammako chilometri 209.500; ossia in totale da Badombè a Bammako chilometri 333. I lavori d'arte da eseguirsi consistono specialmente in ponti su nove fiumi e 18 ruscelli; i movimenti di terra sono di poca importanza.

La Terza Sezione del Congresso, udita la relazione del capitano Berger e l'esposizione del progetto Trifeu, emise voto che la nuova ferrovia di penetrazione dal Senegal nel Sudan sia intanto proseguita sino a Kita.

Notizie Diverse

Prima Esposizione Italiana di architettura in Torino. — *Programma sommario.* — Dalla Sezione di Architettura del Circolo degli Artisti di Torino è partita l'iniziativa di una Esposizione speciale di Architettura in Torino; primo tentativo che potrà inaugurare la serie di simili Esposizioni da tenersi successivamente per turno nei principali centri artistici d'Italia. Perchè tale Mostra abbia una vera importanza ed un alto interesse deve essere Nazionale.

Animato pertanto dai migliori propositi, confortato dal plauso e dall'incoraggiamento di S. E. il Ministro della Pubblica Istruzione, delle Amministrazioni provinciale e comunale, il Comitato esecutivo bandisce la prima Esposizione Italiana d'Architettura in Torino per l'autunno 1890 e nutre fiducia che l'idea abbia ad incontrare favore e che gli espositori siano per accorrere numerosi.

« Un notevole risveglio — dice la prima circolare del Comitato Esecutivo — si è da alcuni anni, manifestato negli studi architettonici.

« L'indagine del passato, l'analisi minuta e diligente di tutti gli stili e del loro organismo, lo studio critico, severo e particolareggiato dei monumenti di tutte le età e di tutti i popoli, valsero a sfatare i pregiudizi accademici, a distruggere convenzioni secolari, a ritemprare l'Architettura con un soffio rigeneratore di libertà.

« I progressi della scienza, col fornire una straordinaria quantità di mezzi e materiali nuovi od inusati, schiusero orizzonti più vasti, additarono vie inesplorate.

« Il progresso dello spirito di associazione offre campo ad un più rigoglioso e forte sviluppo di quest'Arte bella.

« È necessario che l'evoluzione si affermi.

« È necessario assecondare il movimento iniziatosi, interessandovi il pubblico, eccitando lo spirito di emulazione fra i cultori.

« Nelle Esposizioni più estese l'Architettura rimase finora sacrificata pel fatto di essere associata alle altre Arti, che fornite di mezzi rappresentativi più appariscenti, attraggono maggiormente l'attenzione del pubblico. È utile quindi che questo pubblico non sia distratto, perchè si fermi all'analisi di opere, la cui considerazione esige una pratica speciale ed una riflessione maggiore.

« Ecco perchè noi crediamo tale Esposizione opportuna.

« Ed ecco quale ne è il *Programma sommario:*

Iª Divisione. — *Architettura.*

Sez. 1ª — Rilievi e ristauri di arte antica.
» 2ª — Progetti e lavori di arte moderna.

Ogni espositore vi può prendere parte con disegni a mano od a stampa, fotografie, modelli, calchi dal vero o saggi di pezzi reali in grandezza di esecuzione.

IIª Divisione. — *Industrie artistiche attinenti all'Architettura.*

Sez. 1ª — Lavori in marmi ed in pietre.
» 2ª — Terre cotte, ceramiche ed altre applicazioni della plastica ornamentale.
» 3ª — Vetrerie, vetri dipinti, mosaici, smalti e simili.
» 4ª — Pittura decorativa.
» 5ª — Lavori in ferro e d'altri metalli fucinati.
» 6ª — Lavori in ghisa e d'altri metalli di getto.
» 7ª — Lavori in legno: intagli, tarsie e simili.

In questa divisione saranno unicamente ammessi i prodotti che hanno una vera importanza artistica ed una stretta attinenza coll'architettura; i materiali da costruzione potranno egualmente figurare, non con estese ed ingombranti collezioni di campioni, ma con lavori di monografia e di statistica relativi alla loro produzione.

IIIª Divisione. — *Pubblicazioni di Architettura.*

Sez. 1ª — Opere o collezioni a stampa di storia, didattica, critica o bibliografia dell'arte presentate dagli autori.
» 2ª — Opere o collezioni a stampa od in fotografia presentate dagli editori, negozianti o fotografi.

« Questo è lo schema.

« Le modalità si stanno studiando, mentre all'opera del Comitato va associandosi il concorso delle persone meglio atte ad assicurare la buona riuscita dell'impresa.

« Quanto prima verrà pubblicato il Regolamento con tutti gli schiarimenti opportuni per gli Espositori e pel pubblico, le condizioni ed i termini per l'ammissione, le distinzioni, i nomi dei componenti i Sotto-Comitati e quelli dei delegati locali ».

Del *Comitato Esecutivo* — che ha sede nel Circolo degli Artisti, via Bogino, n. 9 — è: *Presidente onorario* Balbo Bertone di Sambuy conte Ernesto, Senatore del Regno; *Presidente* Reycend cav. ing. Gio. Angelo; *Vice-Presidente* Riccio comm. ing. Camillo; *Segretario* Lavini cav. Giuseppe. Ne sono *Membri:* Biscarra comm. Carlo Felice, Bonelli ing. Enrico, Brayda cav. ing. Riccardo, Caselli cav. ing. Crescentino, Ceppi conte arch. Carlo, Scarampi di Villanova marchese Fernando, Stratta ing. Carlo, Treves ing. Vittorio, Vicari ing. Mario.

Truppe ferroviarie in Germania. — *Nuovo ordinamento.* — Il reggimento ferrovieri, che comprende

16 compagnie, verrà trasformato nel prossimo aprile in una brigata di 2 reggimenti, con la formazione su 8 compagnie.

Anche il riparto aereonauti militari verrà assegnato a questa brigata. Ad uno di questi due reggimenti verranno assegnate le compagnie ferrovieri sassoni e würtemberghesi.

Il Ponte di Forth. — *Inaugurazione.* — Il 4 corrente è stato inaugurato dal principe di Galles il ponte di Forth, presso Edimburgo; del quale abbiamo, a suo tempo, dati ampi cenni del progetto e dei lavori. Essendo i lavori durati 7 anni, crediamo tuttavia opportuno richiamare a memoria dei nostri lettori i principali sommari cenni di così grandiosa opera.

Il ciclopico viadotto di acciaio, in due arcate, di metri 521.55 l'una, e due mezze arcate di 260 metri l'una, congiunge le due rive di una specie di braccio di mare distanti 1450 metri. Ne sono autori gli ingegneri Harrison, Barlow, Fowler e Baker, cui venne affidato l'opera dalle quattro grandi Compagnie ferroviarie interessate.

In quel punto, la profondità dell'acqua è di sessanta metri. I tre grandi piloni su cui poggiano le arcate di ferro e di acciaio, sono alti metri 109.70.

Il ponte è tutto in ferro ed acciaio. Per la sua costruzione sono stati impiegati 60 mila tonnellate di metallo e 635 mila piedi cubi di granito.

I lavori cominciarono nel gennaio 1883; durante sette anni 3500 operai, per la maggior parte italiani, vi lavorarono giorno e notte. Perirono in seguito ad accidenti 57 operai. La spesa totale dell'opera ascende a circa 80 milioni di franchi.

Nel primo treno che traversò il ponte al 24 gennaio dirigeva la macchina un'italiana, la marchesa di Toweddale, moglie al presidente della Società costruttrice, figlia del senatore Vitelleschi.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

I. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 1,190,000 * per impianto servizio di trasbordo diretto della *Valigia delle Indie;*

L. 1000 per la sistemazione della falda a monte della ferrovia al chilom. 374.100 della linea Bologna-Otranto;

Rete Mediterranea. — L. 1,100,000 * per costruzione di una nuova stazione a Seregno, sulla linea Milano-Chiasso; comprese L. 255,910 per espropriazioni;

L. 759,000 * per impianti del servizio della Trazione nella stazione di Roma-Trastevere; delle quali L. 453,000 a base d'appalto;

L. 17,550 per consolidamento del tratto di corpo stradale detto delle *Solatie* alla progressiva 255.400 della linea Asciano-Montepescali;

L. 8,600 per il consolidamento della scarpata sinistra della trincea fra i chilometri 4.090 e 4.330 dalla stazione di Avellino a Prata-Pratola, nella ferrovia da Benevento ad Avellino;

L. 2,580 per l'applicazione di paraneve ai tetti dei fabbricati e formazione del carico di testa del piano caricatore nella stazione di Borgo San Dalmazzo, nella linea da Cuneo a Ventimiglia;

Consolidamento a monte del manufatto al chilom. 436.080, fra la fermata di Amandolea e la stazione di Melito, lungo la linea da Taranto a Reggio;

Sostituzione di cancelli in ferro alle attuali chiusure del passaggio a livello al chilom. 24.273, della linea da Novara a Varallo;

L. 400 per riparazione guasti al fabbricato viaggiatori della stazione di Carrara, causati dalla caduta di un fulmine il 14 ottobre 1889.

Direzione tecnica governativa per la ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano. — Progetto * di variante al tronco Acqualagna-Urbino; con una maggiore spesa di L. 970,000.

2. — Progetti e preventivi di spese
approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 6,270 per costruzione di un tombino di scolo nella galleria dei Cappuccini presso Spezia.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per appalto lavori e forniture pel ricambio del fondo di tre vasche in lamiera del rifornitore di Milano Centrale. Importo L. 6,300. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del giorno 11 corrente mese.

— — (Prossimamente). — Gara nazionale * per 12 carrozze di 3ª classe con ritirata e illuminazione a gas.

Ministero dei Lavori Pubblici (20 marzo, ore 10 ant.). — Appalto * e deliberamento definitivo della fornitura in opera dei meccanismi fissi e relativi accessori per la conduttura d'acqua nella costruzione del tronco Rivo Mursecco-Val d'Inferno della linea Ceva-Ormea. Importo L. 32,446. Cauzione provvisoria L. 1,650; definitiva L. 3,300.

— — (26 marzo, ore 10 ant.). — Appalto * e deliberamento definitivo della fornitura in opera dei meccanismi fissi e relativi accessori per la stazione di Arce, Arpino, Isola Liri e Sora della linea Avezzano-Roccasecca. Importo L. 52,990. Cauzione provvisoria L. 2,650; definitiva L. 5,300.

— — (26 marzo, ore 10 ant.). — Appalto * e definitivo deliberamento della fornitura di scambi doppi e semplici e relativi crociamenti, ecc., ecc., per la stazioni dei tronchi Arce-Arpino-Sora della ferrovia Avezzano Roccasecca. Importo L. 37,550. Cauzione provvisoria L. 1,878; definitiva L. 3,755.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Bavona Giovanni di Montepescali, il consolidamento della trincea detta del *Colombaio* al chilom. 261 della linea Asciano-Montepescali, col ribasso del 21 0|0;

Fantoni Vincenzo e figli di Alessandria, l'impianto e manutenzione delle siepi sul tronco Voghera-Broni, col ribasso del 10 0|0.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Comitato, 7 corrente*). — Biaggi di Milano, per fornitura di Cg. 8,000 di stracci bianchi e di Cg. 8,000 di stracci greggi;

Bald. Mongenet e figli di Torino, per fornitura di 2000 aste con dischi per respingenti di carri e carrozze;

« The Broughton Copper C.y L.d » di Manchester, per fornitura di Cg. 50,000 di rame rosso in barre per viti passanti di focolai di locomotive;

Cialfi Achille di Orvieto, per fornitura di N. 10,000 traversi di legno quercia rovere;

Bertoglio Virginio di Genova, per appalto lavori di ripristino delle opere d'arte fra Loano ed Alassio;

Garzena Emilio, per appalto lavori del 2° tronco della Cuneo-Saluzzo;

A. Raggio e Ratto di Genova, per fornitura di Cg. 500,000 di ferro in barre, quadrato, piatto e tondo;

Ossola Giuseppe di Torino, per fornitura di Cg. 9,500 di stracci bianchi e di Cg. 2,500 di stracci greggi;

Bald. Mongenet e figli di Torino, per fornitura di perni di ferro per manovelle di locomotive e di manovelle complete;

« John Brown e C.y L.d » di Sheffield, per fornitura di N. 270 molle di sospensione e di 30 molle di trazione.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Città di Torino (12 marzo, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto per la costruzione di un fabbricato per scuole alla barriera di Orbassano. Importo L. 32,000.

Intendenza di Finanza di Torino (13 marzo, ore 10 ant., fatali). — Appalto per la costruzione di locali per alloggio ad uso del parroco dei SS. Martiri in Torino mediante adattamento del sottotetto, ecc. Importo ridotto L. 17,756.53 (V. n. 8).

Città di Torino (18 marzo, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto per la costruzione di una tettoia nel mercato del bestiame. Importo L. 10,000.

Direzione delle Opere Pie di S. Paolo in Torino (18 marzo, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto per i lavori di costruzione d'un edificio in Torino per l'Istituto Duchessa Isabella. Importo L. 450,000. Cauzione L. 5,000. Fatali 3 aprile, ore 2 pom.

Municipio di Terranova Pausania (Sassari) (22 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto di tutte le opere e provviste necessarie alla completa e perfetta esecuzione dell'acquedotto. Importo L. 176,489,49 Cauz. provv. L. 4,284. Lavori compiuti in 8 mesi.

Municipio di Revere (22 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione d'un fabbricato scolastico. Importo L. 41,564,80. Lavori compiuti in 100 giorni. Cauz. provv. L. 3,000. Cauz. definitiva L. 5,000. Fatali 7 aprile, ore 12 merid.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Belluno (22 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e rettificazione del tronco della strada nazionale Carnica n. 1, compreso fra l'abitato di Reane, presso Auronzo, e la Casa Rossa in Sompade, metri 8,702.93. Importo L. 294,000. Lavori compiuti in mesi quaranta. Cauzione provvisoria L. 15,000. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Intendenza di Finanza di Milano (24 marzo, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto per lavori diversi per eliminare il disperdimento d'acqua dalle tettoie superiori ai magazzini di deposito e di visita delle merci nell'edificio della Dogana Unica in Milano. Importo L. 22.112. Cauzione L. 2300. Fatali 12 aprile, ore 2 pom.

R. Prefettura di Livorno (27 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la sistemazione e varianti al tronco della strada provinciale n. 155, nel tratto dal confine territoriale di Portoferraio a Procchio (metri 4,527.80). Importo L. 50,219.01. Cauz. provv. L. 2,550. Cauz. def. il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Caserta (27 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 3° tronco della strada provinciale di 1ª serie n. 14, Isernia-Atina-Roccasecca, compreso fra il confine delle due provincie di Caserta e Campobasso ed il colle Serra-Zappone (metri 9,536). Importo L. 330,000. Lavori compiuti in mesi 40. Cauz. provv. L. 15,000. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

UNGHERIA. — *Lavori alle Porte di Ferro e nel Basso Danubio.* — Il Ministero Ungherese del Commercio fa tenere esemplari dei piani di costruzione, dei progetti di contratto e delle carte descrittive relative a quei lavori a chiunque ne faccia richiesta, inviando fiorini venti più le spese di posta; chiunque inoltre lo desideri potrà prenderne visione presso gli uffici dell'Ambasciata d'Austria-Ungheria in Roma.

FRANCIA. — *Municipio di Albertville (Savoia)* (17 marzo, ore 2 pom.). — Costruzione di una caserma a Moutiers, in 4 lotti. Importo totale L 266,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fabbrica d'Armi — Terni. — (15 marzo, ore 4 pom, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 300 acciaio fuso in filo per utensili; kg. 450 in lamiera; kg. 13,500 in verghe per utensili.

— — Fornitura di kg. 1396 acciaio fuso in dischi per utensili; kg. 5915 acciaio fuso in parallelepipedi per stampi.

BELGIO. — *Borsa di Bruxelles.* — 19 marzo, ore 11 antim. — Fornitura di 12,000 kg. di olio per lubrificazione ad uso della Marina dello Stato; consegna ad Ostenda. Importo L. 5760; cauzione L. 600. Quaderno d'oneri n. 3.

GERMANIA. — *Fabbrica d'Armi a Danzica.* — 18 marzo. — Fornitura di: 100,000 chilog. di olio di colza raffinato; 13,000 id. greggio; 85,000 d'olio d'oliva; 54,000 di acido solforico.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione di una tettoia metallica per conto della Compagnia Napoletana del Gaz in Napoli.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Banca di Torino. — Dal 5 corrente si paga il dividendo per l'esercizio 1889 in L. 9.25 per azione; nello stesso tempo si paga il 2° semestre interessi pel 1889 in L. 6.25.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 31 corrente verranno pagate le obbligazioni delle serie *E E* state estratte il 1° corrente.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

18 marzo. — **Società Anonima Ferrovie di Reggio-Emilia.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 3 pom. in Milano.

23 marzo. — **Società Anonima Tramvia a cavalli di Udine.** — Assemblea generale per le ore 12 meridiane, nella Camera di Commercio.

25 marzo. — **Società Anonima dei Tramways a vapore nella Provincia di Torino.** — Assemblea generale per le ore 2 pomer., presso la sede della Società.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

18 marzo. — **Società Promotrice dell'Industria Nazionale.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 8 pom. nella Sede sociale in Torino.

22 marzo. — **Società Nazionale delle Officine di Savigliano.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella Sede in Torino.

22 marzo. — **Società Anonima per la Condotta di Acque Potabili in Torino.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella Sede sociale in Torino.

25 marzo. — **Credito Torinese.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 1[2 pom. nella sala della Borsa in Torino.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Marzo 1	Marzo 8
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 691	687.50
» » Mediterranee	» 558	551.50
» » Sicule	» 570	575
» » Sarde (preferenza)	» 265	265
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 370	370
» » Gottardo	» 850	830
Buoni Ferrovie Meridionali	» 530	533
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 294	294
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 318.50	318.50
» » » 2ª emiss.	» 303	305
» » Centrale Toscana	» 520	—
» » Meridionali	» 318	318.75
» » Sarde, serie *A*	» 309	310
» » » serie *B*	» 306	307
» » » 1879	» 312.50	312.50
» » Pontebba	» 460	460
» » Nord-Milano	» 262 50	262.50
» » Meridionali Austriache	» 321.50	322.50
» » Gottardo 4 °/₀	» 102.60	102.40

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

GERMANIA. — Si è sotto l'impressione degli scioperi annunciati per il 15 corrente in Inghilterra, i quali credesi saranno seguiti da altri in Germania. Tanto in Germania che in Inghilterra notansi propositi di resistenza da parte dei proprietari e produttori. Un rialzo di prezzi in Inghilterra e la diminuzione colà della produzione produrrebbe maggior domanda dei carboni di Germania e perciò un aumento dei loro prezzi.

L'esportazione verso l'Italia nel gennaio del corrente anno fu:

	Via Chiasso	Via Pino	Via Locarno	Totale
Dalla Vestfaglia	tonn. 2,940	2,040	100	5,080
Da Saarbruck	» 1,850	900	170	2,920
Totali	tonn. 4,790	2,940	270	8,000

INGHILTERRA. — Le notizie dello sciopero generale degli operai si confermano; il numero di quelli che hanno deciso di mettersi in sciopero il 15 corrente elevasi fin d'ora a circa 500,000.

Ferri e ghise.

BELGIO. — Domande poche; i produttori tengonsi in riserva per causa dei prezzi del *coke*.

FRANCIA. — Prezzi in ribasso. I ferri da L. 210 a L. 205 la tonnellata sul mercato di Parigi.

GERMANIA. — Mercato sempre fermo, senza grandi variazioni sui prezzi della settimana precedente; ma con tendenza al rialzo.

INGHILTERRA. — *Middlesbrough.* — Mercato depresso: ghisa Cleveland, n. 3, 51 sc. 9 d.

Rame.

FRANCIA. — *Parigi.* — Prezzi della settimana precedente.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Segnalasi tendenza a qualche rialzo.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato più fermo nella corrente settimana. Furon vendute nel *furnace material*, 126 tonnellate di minerale italiano a 8 sc. 9 d.

Stagno.

Francia. — *Parigi.* — Quotati in borsa gli stessi prezzi della settimana scorsa.

Germania. — *Amburgo.* — *Banka* 105 M.; inglese in blocchi 105 M.; in barre 107 M. ogni 50 chilogrammi.

Inghilterra. — *Londra.* — Buona ripresa. Lingotti, franco a bordo, da Ls. 93-10 a 94-10; barre da Ls. 94-10 a 95; affinato da Ls. 95-10 a 96; Australiano da Ls. 90 a 90-5; *Banka* da Ls. 91-10 a 91-12-6; *Détroits* da Ls. 90 5 a 90-15.

Piombo.

Francia. — *Parigi.* — Mercato debole. Marche ordinarie, consegna all'Havre, L. 32.50; consegna a Parigi L. 33,25.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato debole.

Inghilterra. — *Londra.* — Tendenza continua a diminuzione nei prezzi.

Stati Uniti. — *New-York.* — Mercato sostenuto.

Zinco.

Francia. — *Parigi.* — Movimento al ribasso. In borsa sono quotati: zinco di Slesia, consegna all'Havre L. 61; altre buone marche, consegna a Parigi o all'Havre, L. 60.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato fermo. Zinco di Slesia, per consegna, da 25 a 26 M.; laminato M. 28-50: *Vieille Montagne* M. 28-50.

Inghilterra. — *Londra.* — Poche domande; offerte insignificanti. Zinco di Slesia o del Reno da Ls. 22 a 22-5; marche speciali da Ls. 22-7-6 a 22-10; inglese a Svansea da Ls. 23 a 23-5; inglese in fogli da Ls. 24 a 26.

Stati Uniti. — *New-York.* Zinco indigeno 5.20 cts,; di Slesia 7 cts.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1889-90. — *Dal 21 al 28 Febbraio 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4086	4065	+ 21	644	600	+ 44
Media	4070	4034	+ 36	652	573	+ 79
Viaggiatori.	858.523 93	895.194 40	— 36.670 47	47.187 56	29.101 92	+ 18 085 64
Bagagli e Cani	48.379 75	48.610 18	— 230 43	2.322 14	611 36	+ 1.710 78
Merci a G.V. e P. V. accelerata	206.776 52	260.103 68	— 53.327 16	8.100 87	5.974 15	+ 2.126 72
Merci a P. V.	1.280.928 74	1.195.460 96	+ 85.467 78	71.974 44	28.445 24	+ 43.529 20
TOTALE .	2.394.608 94	2.399.369 22	— 4.760 28	129.585 01	64.132 67	+ 65.452 34
Prodotti *dal 1° Luglio 1889 al 28 Febbraio 1890.*						
Viaggiatori.	31.649.304 64	31.717.282 28	— 67.977 64	1.435.035 49	1.043.247 90	+ 391.787 59
Bagagli e Cani	1.463.836 15	1.478.013 53	— 14.177 38	53.344 54	25.752 17	+ 27.592 37
Merci a G. e P. V. accelerata.	7.924.247 29	7.966.883 18	— 42.635 89	246.110 29	165.522 65	+ 80.587 64
Merci a P. V.	37.046.343 59	36.025.607 56	+1.020.736 03	1.547.359 33	840.110 70	+ 707.248 63
TOTALE .	78.083.731 67	77.187.786 55	+ 895.945 12	3.281.849 65	2.074.633 42	+1.207.216 23
Prodotto per chilometro						
della decade	586 05	590 25	— 4 20	201 22	106 89	+ 94 33
riassuntivo	19.185 19	19.134 31	+ 50 88	5.033 51	3.620 65	+ 1.412 86

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

22ª Decade — Dal 1° al 10 Febbraio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1890	102.450 60	2.421 50	10.560 48	80.377 71	753 40	196.563 69	609 00	322 76
1889	85.612 88	2.333 58	7.267 84	106.481 33	1.449 55	203.145 18	609 00	333 57
Differenza nel 1890	+ 16.837 72	+ 87 92	+ 3.292 64	— 26.103 62	— 696 15	— 6.581 49	»	— 10 81
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 10 FEBBRAIO 1890								
1889-90	2.318.177 10	48.290 71	318.494 95	2.238.103 32	33.014 94	4.956.081 02	609 00	8.138 06
1888-89	2.139.892 68	40.560 28	223.215 28	2.332.243 23	38.841 64	4.774.753 11	309 00	7.840 32
Differenza nel 1890	+ 178.284 42	+ 7.730 43	+ 95.279 67	— 94.139 91	— 5.826 70	+ 181.327 91	»	+ 297 74
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	13.520 62	101 40	1.540 51	2.809 77	41 75	18.014 05	111	162 29
1889	3.247 40	34 86	164 54	1.799 81	24 10	5.270 71	64	82 35
Differenza nel 1890	+ 10.273 22	+ 66 54	+ 1.375 97	+ 1.009 96	+ 17 65	+ 12.743 34	+ 47	+ 79 94
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 10 FEBBRAIO 1890.								
1889-90	275.552 11	2.131 32	23.336 92	68.810 59	518 56	370.349 50	111	3.366 48
1888-89	97.413 34	1.154 54	5.741 15	30.122 57	978 89	135.410 49	64	115 79
Differenza nel 1890	+ 178.138 77	+ 976 78	+ 17.595 77	+ 38.688 02	— 460 33	+ 234.939 01	+ 47	+ 1.250 69

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 5ª Decade — dall'11 al 20 Febbraio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	788.092 94	38.979 99	268.712 03	1.317.859 81	8.111 54	2.421.756 31	4.055 00	597 23
1889	765.668 95	47.147 08	253.013 59	1.199.217 54	7.846 82	2.292.893 98	3.997 00	573 65
Differenze nel 1890	+ 2.423 99	— 8.167 09	+ 15.698 44	+ 118.642 27	+ 264 72	+ 128.862 33	+ 58 00	+ 23 58
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	3.514.410 10	162.970 85	1.307.765 06	6.494.811 37	63.783 16	11.543.740 54	4.055 00	2.846 79
1889	3.838.185 67	187.948 29	1.284.844 00	5.931.412 35	63.095 01	11.305.485 32	3.997 00	2.828 49
Differenze nel 1890	— 323.775 57	— 24.977 44	+ 22.921 06	+ 563.399 02	+ 688 15	+ 238.255 22	+ 58 00	+ 18 30
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	55.487 67	1.231 90	15.732 10	78.372 18	567 91	151.391 76	1.109 00	136 51
1889	50.563 72	1.181 80	15.225 83	73.250 77	508 34	140.730 46	1.114 00	126 33
Differenze nel 1890	+ 4.923 95	+ 50 10	+ 506 27	+ 5.121 41	+ 59 57	+ 10.661 30	— 5 00	+ 10 18
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	294.434 70	5.501 79	73.880 18	386.009 52	5.211 14	767.037 33	1.109 00	691 65
1889	280.856 19	5.287 83	64.427 65	360.126 14	5.014 73	715.712 54	1.114 00	642 47
Differenze nel 1890	+ 13.578 51	+ 213 96	+ 9,452 53	+ 27.883 38	+ 196 41	+ 51.324 79	— 5 00	+ 49 18

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1890	1889	*Differenze* nel 1890	1890	1889	*Differenze* nel 1890
Viaggiatori	2.248 35	2.804 20	— 555 85	10.579 10	12.375 85	— 1.796 75
Merci	814 12	756 09	+ 58 03	3.979 54	3.699 73	+ 279 81
Introiti diversi	29 30	22 15	+ 7 15	138 94	229 90	— 90 96
Totali	3.091 77	3.582 44	— 490 67	14.697 58	16.305 48	— 1.607 90

ANNUNZI

SOCIETÀ NAZIONALE

DELLE

OFFICINE DI SAVIGLIANO

(*Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (BARRIERA LANZO)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA - TETTOIE E COSTRUZIONI MECCANICHE - FERROVIE E FUNICOLARI SISTEMA **ABT**

GRU ED ARGANI BREVETTO SPECIALE **MEGY, ECHEVERRIA** E **BAZAN.**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico ra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia** e **C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma. — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti. Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 15 Marzo 1890. NUM. 11.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

PONTI IN ACCIAIO

Per il progetto del ponte-viadotto sul Tevere a Roma

Nelle « Informazioni », del n. 3 del corrente anno — premesso che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con suo voto del 2 novembre 1889, nell'approvare, in massima, il progetto modificato, presentato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per la costruzione del primo tratto della linea di raccordo della stazione di Roma Trastevere con quella di Roma Termini, comprendente la costruzione di una travata metallica sul Tevere e sulle vie adiacenti, ebbe ad opinare che prima d'emettere parere definitivo sulla proposta preferenza a dare all'acciaio sul ferro nella formazione della travata predetta, si dovesse sentire l'avviso del R. Ispettorato delle miniere — aggiungevamo:

« Sappiamo ora che, sottoposto in conseguenza all'Ispettorato delle Miniere il quesito *se l'attuale stato di perfezionamento della fabbricazione dell'acciaio Martin-Siemens in Italia permetteva di sostituire con piena sicurezza questo metallo al ferro nella costruzione dei grandi ponti e viadotti per le ferrovie*, l'Ispettorato medesimo ha espresso il parere che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici possa approvare il progetto del proposto ponte in acciaio sul Tevere, appoggiando il suo parere su parecchie considerazioni d'ordine tecnico e sull'esempio di non poche grandi opere, del genere di quelle di cui si tratta, costruite all'estero.

« Il ponte proposto è obliquo a 40°, ed è diviso in tre campate, la centrale lunga m. 134, e le laterali m. 94.20 ciascuna ».

Ed è appunto dalla elaboratissima relazione dell'Ispettorato del Corpo Reale delle Miniere, compilata dall'ingegnere comm. N. Pellati, che ora — senza punto addentrarci in quella parte della relazione che tocca alla questione metallurgica tra i così detti acciai omogenei ed i ferri comuni, specialmente le così dette qualità « dolci » — crediamo opportuno riportare alcuni brani riferentisi specialmente a talune considerazioni tecniche sugli acciai medesimi ed ai grandi ponti sinora costrutti in acciaio.

***

« Cogli attuali processi metallurgici, entrati ormai nella pratica generale — constata la relazione — si ottengono tutte le possibili gradazioni di acciai omogenei, dai durissimi che hanno una resistenza di 110 e più kg. per millimetro quadrato, e che offrono, sotto il carico di rottura, un allungamento del 5 al 10 0|0, ai dolcissimi, di 35 a 40 kg. di resistenza col 30 al 35 0|0 di allungamento.

« Risultati di tanta importanza hanno naturalmente assicurato già da alcuni anni, un esteso e variatissimo campo di applicazione agli acciai Martin-Siemens, il cui impiego si diffonde ogni di più nella fabbricazione del materiale fisso e mobile ferroviario, come di quello per la guerra, per la marina e per le costruzioni in genere.

« Riguardo a queste ultime, e particolarmente ai ponti ferroviarii, si è proceduto piuttosto a rilento nel sostituire integralmente l'acciaio in genere al ferro malleabile, e ciò non solo a motivo dell'alto grado di responsabilità che incombe ai costruttori di tali opere, ma anche pel graduale perfezionamento dei metodi di fabbricazione di simili prodotti. Ma da una diecina d'anni a questa parte le più distinte capacità tecniche in fatto di costruzioni di ponti ferroviarii tanto in America, quanto in Europa, abbandonarono man mano e col consenso di eminenti consigli di Governo, quella estrema riservatezza che altra volta escludeva quasi totalmente in simili costruzioni l'impiego dell'acciaio ».

***

« Per non parlare del ponte sul Leck a Kuilenburg in Olanda, di 150 metri di apertura, costruito anteriormente al 1870, parte in ferro e parte in acciaio fuso, nè di quello ad arco in acciaio Bessemer del Quai d'Orsay a Parigi, che rimonta al 1867, ricorderemo:

1° Il ponte sul St. John tra la Nuova-Brunswich e la Nuova Scozia, ultimato nel 1885, con campata centrale di 145 metri tutto in acciaio dolce Martin-Siemens, di una resistenza alla trazione di 49 kg. per mm.^{2}, con allungamento ammissibile non minore del 32 0|0;

2° Il ponte sull'Ohio, negli Stati Uniti di America per la ferrovia S. Louis-Louisville, ultimato nel 1886, tutto in acciaio omogeneo, eccetto il piano stradale che è in ferro, nella costruzione del quale si procedette colle più minute cautele scientifiche e sperimentali;

3° Il ponte di Poughkepsie sull'Hudson, incominciato già nel 1874, con aperture che arrivano sino a 166 m., tutto in acciaio dolce della resistenza di kg. 46.5 ed allungamento di 21 a 37.5 0|0;

4° Il ponte sul San Lorenzo, presso Lachine (1887) con aperture di 124 m., pure in acciaio dolce, eccetto che nel piano stradale; resistenza di kg. 42.2 ed allungamento del 18 0|0. Questi coefficienti di resistenza, relativamente piccoli, vennero suggeriti da esperimenti i quali avrebbero dimostrato che gli acciai, di più elevata resistenza originaria, sono alquanto degradati pel fatto della lavorazione dei singoli pezzi.

« Dobbiamo anche far menzione del ponte di Manhattan sull'Harlem (1883-84) ad arcate in acciaio dolce, con corde di 155 e 167 m.; del ponte sul Mohawk nello Stato di Nuova-York; di quello sul Hanawha della ferrovia dell'Ohio; di quello sull'Indus ad Attok, e di altri ancora in cui l'acciaio Martin-Siemens è il materiale predominante.

« Infine, tra le opere d'arte recentissime e tra le più colossali del genere, va registrato il ponte non ha guari ultimato sul golfo di Forth in Scozia (1), costruito *coll'approvazione del Board of Trade inglese*, tutto in acciaio Martin-Siemens, con campate persino di 517 m. e per un carico mobile valutato a non meno di 3200 kg. per metro corrente di doppio binario. I carichi di rottura prestabiliti variano da 31 a 52 1|2 kg. secondo la natura e la costanza degli sforzi e secondo la diversa destinazione dei pezzi ».

***

« Tenendo ora conto dei dati desunti dallo studio delle migliori fra le moderne costruzioni di ponti ferroviari in acciaio Martin-Siemens — prosegue la relazione addentrandosi nel quesito sottoposto all'Ispettorato delle miniere circa la costruzione di un ponte in acciaio sul Tevere — ed in ispecie di quelli che si riferiscono alla scelta del materiale, alle condizioni di resistenza che deve offrire ed alle disposizioni per controllarne la fabbricazione e lavorazione e confrontandoli coi dati analoghi risultanti dal progetto in esame e dall'annessovi capitolato d'appalto, ne risulta che l'impiego dell'acciaio in esso proposto corrisponde alle migliori esigenze, in ordine alla sicurezza ».

***

« Concludendo pertanto — termina l'egregio relatore — mi faccio debito di esprimere il parere che sarebbe utile ed opportuno che il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici approvasse il progetto di ponte in acciaio di cui trattasi, e che, attenendosi all'esempio delle altre nazioni più progredite, uscisse da quella prudente riserva che fino ad ora esso si era imposta ».

PRODOTTI DELLE FERROVIE

Novembre 1889.

Dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate abbiamo ricevuto il *Prospetto dei prodotti lordi approssimativi* del mese di novembre 1889, in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1888.

Noi, come abbiamo sempre fatto in passato, ne riassumeremo i dati principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di novembre 1889 ascese a L. 21,643,760, mentre nel novembre 1888 fu di L. 20,866,932, perciò presenta un aumento di L. 776,828.

A formare i sopracitati totali concorsero:

		1889		1888
Viaggiatori	L.	8,356,333	L.	8,203,670
Bagagli	»	382,248	»	364,617
Merci a Grande Velocità .	»	1,387,749	»	1,524,956
» a Piccola Velocità acceler.	»	1,000,814	»	742,603
» a Piccola Velocità .	»	10,362,967	»	9,899,572
Prodotti fuori traffico . .	»	153,649	»	131,514
Totali come sopra	L.	21,643,760	L.	20,866,932

(1) Circa l'inaugurazione di questo ciclopico ponte, avvenuta il 4 corrente, vedi « Notizie Diverse », nel n. 10.

Questi prodotti vanno ripartiti fra le seguenti:

Rete Mediterranea . .	L.	10,196,852	L.	9,974,460
» Adriatica	»	9,654,052	»	9,289,165
» Sicula	»	696,489	»	636,798
Ferrovie dello Stato . .	»	104,501	»	100,594
» Sarde Compagnia Reale	»	145,738	»	146,752
» Sarde Ferrovie Second.	»	35,988	»	18 397
» Diverse	»	810,140	»	700,766
Totali come sopra	L.	21,643,760	L.	20,866,932

La differenza di prodotto verificatasi tra il novembre 1889 e l novembre 1888 si divide fra:

Rete Mediterranea . .	L.	+ 222,392	
» Adriatica	»	+ 364,887	
» Sicula	»	+ 59,691	
Ferrovie dello Stato . .	»	+ 3,907	
» Sarde Compagnia Reale	»		— 1,014
» Sarde Ferrovie Second.	»	+ 17,591	
» Diverse	»	+ 109,374	
Totale . .	L.	+ 776,828	

Ora al detto prodotto generale del mese di novembre in	L.	21,643,760
aggiungendo quello dei mesi precedenti in .	»	92,038,559
il prodotto generale dal 1° luglio 1889 al 30 novembre 1889 risulta di	»	113,682,319
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di	»	111,642,917
per cui si ha l'aumento di.	»	2,039,402

Questo aumento è così ripartito:

Rete Mediterranea . .	L.	+ 1,853,313	
» Adriatica	»		— 889,355
» Sicula	»	+ 284,700	
Ferrovie dello Stato . .	»	+ 42,495	
» Sarde Compagnia Reale	»	+ 4,125	
» Sarde SS. FF. Second.	»	+ 102,222	
» Diverse	»	+ 641,902	
Totale come sopra .	L.	+ 2,039,402	

La lunghezza media delle linee dal 1° luglio 1889 al 30 novembre 1889 fu di chilometri 12,979, mentre nel corrispondente periodo 1888 era di chilometri 12,261.

Il prodotto chilometrico per le singole Reti viene dimostrato dal seguente prospetto:

		Mese di novembre	Dal 1° luglio al 30 novembre
Rete Mediterranea . . .	L.	2,137	11,510
» Adriatica. . . .	»	1,864	9,489
» Sicula	»	987	5,018
Ferrovie dello Stato . . .	»	746	3,853
» Sarde Compagnia Reale	»	354	1,791
» Sarde Ferrovie Second.	»	104	598
» Diverse	»	540	3,301

Quindi la media fu: di lire 1,658 pel detto mese, con una diminuzione di lire 26, e di lire 8,758 dal 1° luglio 1889 al 30 novembre 1889 con una diminuzione di lire 347 in confronto col periodo precedente 1888.

Specchio dimostrativo
della lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio dal 1° luglio 1889 al 30 novembre 1889.

Indicazione delle linee di cui fanno parte	Indicazione dei tronchi o linee aperte	Data dell'apertura		Lunghezza Chilom.
Secondarie della Sardegna	Meana-Sorgono . .	novembre	3	36
Rete Sicula . . .	Valsavoja-Scordia .	»	20	14
Totale km. nel mese di novembre				50
Totale km. dal 1° luglio al 31 ottobre 1889 . . .				114
Totale km. dal 1° luglio 1889 al 30 novembre 1889 .				164

LA TARIFFA A ZONE PER I VIAGGIATORI IN UNGHERIA

Il *Monitore* si è già occupato in parecchi numeri (1) dell'innovazione introdotta il 1° agosto 1889 dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in Ungheria in fatto di tariffe viaggiatori.

I nostri lettori conoscono già in che consista questa riforma; ed ora vogliamo, all'appoggio di recenti pubblicazioni:

a) riassumere i motivi che hanno determinato il Governo Ungherese ad adottare il nuovo sistema;

b) fare una analisi critica dello stesso;

c) esporre i risultati ottenuti.

* * *

Le cause che hanno spinto il Ministero Ungherese ad elaborare le nuove tariffe sono di diversa natura.

Era stato innanzitutto osservato che le tasse di trasporto dei viaggiatori erano più elevate in Ungheria che altrove; si era poi anche constatato che il movimento viaggiatori in Ungheria non seguiva quello sempre crescente delle merci.

D'altra parte l'esperienza aveva poi dimostrato che ogniqualvolta si ricorreva a provvedimenti per attirare i viaggiatori si riusciva nell'intento.

Il Ministero Ungherese però era anche convinto che le misure adottate per permettere di viaggiare a buon mercato a tutte le classi sociali non erano ancora sufficienti per scuotere una gran parte del popolo ungherese, che non si serviva delle ferrovie se non in casi di assoluta necessità.

L'Ungheria ha una popolazione poco densa, i centri dell'industria, del commercio e di consumo sono poco numerosi e molto lontani l'uno dall'altro; considerevole è il percorso che devono fare i viaggiatori per rendersi nei centri più prossimi.

Infatti, se si cercano i percorsi medi dei viaggiatori nei diversi paesi, compulsando le più accreditate pubblicazioni in materia, si trova che i percorsi stessi raggiunsero negli anni 1882 e 1887 i seguenti dati:

	1882	1887
Ungheria (Amm. ferr. dello Stato)	Km. 59.1	Km. 66
Austria-Ungheria	» 46.8	» —
Germania	» 30	» 29
Francia	» 33.5	» 33
Belgio	» 20.9	» —

Dal che emerge che delle nazioni dell'Europa Centrale, è precisamente in Ungheria dove i viaggiatori effettuano il più gran percorso medio.

Da un tale complesso di cose, fu quindi indotto il Ministero Ungherese a studiare una riforma razionale capace di dare soddisfazione ai differenti interessi economici del paese.

Questa riforma era però necesario rispondesse alle seguenti condizioni:

I. La riduzione di tassa doveva giovare a tutta la popolazione ungherese nel senso di falicitarne e svilupparne i rapporti;

II. L'influenza dei lunghi percorsi sul prezzo dei viaggi doveva attenuarsi in modo da sopprimere in misura razionale gli elevati prezzi che ostacolavano i lunghi viaggi dall'una all'altra provincia;

III. Il prezzo massimo a fissarsi doveva essere alla portata delle borse della maggioranza della popolazione;

IV. I benefici dell'avere quasi soppressa l'influenza dei grandi percorsi dovevano in particolar modo essere fruiti dai viaggiatori in destinazione di Budapest, importante centro industriale, commerciale, intellettuale, che si trova a 700 km. da qualcuna delle frontiere del Regno;

V. Semplificazioni delle tariffe e soppressione dei biglietti di andata e ritorno, di abbonamento, circolari, ecc.

Il Ministero Ungherese ha trovato che la tariffa per zone rispondeva ai *desiderata* del programma che si era prefisso.

Le caratteristiche del nuovo sistema si riassumono quindi:

I. In una notevole riduzione nel prezzo dei posti;

II. Nel facilitare i viaggi a lungo percorso;

III. Nel concentrare a Budapest l'attività economica del paese;

IV. In un tale complesso di agevolezze che permette la soppressione di tutti i biglietti a prezzo ridotto.

Il Ministero Ungherese ha in pari tempo modificata la tariffa dei bagagli e soppresso il trasporto di una parte di essi in franchigia, facilitazione questa che, sulla Rete Ungherese dello Stato, era accordato per i bagagli del peso non superiore ai 25 kg.

Introducendosi quest'ultima riforma si è partiti dal principio che il trasporto in franchigia non è giustificato da alcuna considerazione economica, d'altra parte poi si trovò ingiusto di far pagare al viaggiatore senza bagaglio lo stesso prezzo pagato da quello che ne porta con sè per 25 kg., essendo evidente come la ferrovia renda nei due casi servizi diversi.

La nuova tariffa bagagli fu pure stabilita per zona come rilevasi dal seguente prospetto:

Percorso	Peso dei bagagli		
	fino a 50 kg.	da kg. 50 a 100	oltre 100 kg.
Da km. 0 a 50	fior. 0.25	fior. 0.50	fior. 1
» 51 » 100	» 0.50	» 1 —	» 2
oltre » 100	» 1 —	» 2 —	» 4

* * *

Riassunte le cause che hanno spinto il Governo Ungherese ad introdurre la tariffa per zona, passiamo a brevemente ad analizzarla.

Essa costituisce un intermedio fra la tariffa-viaggiatori commisurata alle distanze e la tariffa così detta *postale* che è basata su criterii affatto opposti (1), per i quali, come è ben noto, non si tiene invece conto della maggiore o minore lunghezza del viaggio.

Diverse osservazioni possono essere fatte al nuovo sistema.

Si domanda, per esempio, perchè furono stabilite solo 14 zone; perchè dalla seconda alla dodicesima le zone hanno una uguale lunghezza; perchè un viaggiatore che percorre 26 km. paga il doppio di quello che ne percorre 25; perchè non si sono applicate tasse per km. o per zone, decrescenti colla distanza, ecc. Ma noi non ci soffermeremo a discutere quesiti i quali non possono avere che una influenza secondaria sui risultati che l'innovazione può dare.

Certamente la tariffa nuova presenta delle lacune; ma solo l'esperienza potrà indicare i provvedimenti per migliorarla. Riguardo all'essersi poi stabilito un prezzo unico per viaggi della lunghezza superiore ai 225 km., si sa che il Ministro Ungherese fu spinto a ciò dal fatto che in Ungheria i viaggi di oltre 200 km. entrano nella sfera delle eccezioni.

Una delle conseguenze che scaturirà indubbiamente dall'innovazione sarà quella dell'utilizzazione del materiale.

Ricorrendo alla statistica internazionale delle ferrovie europee (1882, ultimo volume pubblicato) e alla statistica dell'Unione Germanica delle Ferrovie relativa all'esercizio del 1887, troviamo che la media dei viaggiatori trasportati per asse sulle linee ungheresi dello Stato fu di 3.22 nel 1882, e di 3.51 nel 1887. Il rapporto poi fra posti occupati nei treni viaggiatori e posti offerti, non raggiunse nel 1882 che il 19.91 0|0, e nel 1887 il 23.48 0|0.

Gli avversari della tariffa per zone hanno dichiarato indispensabile, dopo la sua attuazione, di aumentare il numero delle carrozze; ma riesce evidente, da quanto si è esposto relativamente all'utilizzazione media, dato anche che dal 1887 al 1889 vi sia stato un maggior movimento, che l'Amministrazione Ungherese ha ancora un certo margine prima

(1) Vedi: *Rivista delle Ferrovie straniere* nel n. 27 del 6 luglio 1889 a pag. 426 e nel n. 44 del 2 novembre 1889 a pag. 699; *Notizie Ferroviarie Estere* dei numeri 33, 42, 44, 47 e 50 dello stesso anno.

(1) Il sistema radicale della tariffa postale applicata al trasporto viaggiatori fu proposto in Germania 20 anni addietro da J. Perrot.

di trovarsi obbligata ad accrescere il suo parco-vetture, per il fatto che la nuova combinazione determinerà un aumento di viaggiatori.

* * *

In presenza di così importante innovazione è del più alto interesse di conoscere i risultati finanziari che si sono ottenuti.

Il giornale ufficiale delle ferrovie ungheresi ha pubblicato i seguenti dati i quali sono relativi ai primi due mesi dell'applicazione della tariffa per zone, cioè dall'agosto al settembre 1889.

Sarebbe errore il trarre delle conseguenze rigorose e definitive dalle cifre che verremo esponendo circa l'esperimento in questo suo primo periodo, per il fatto che riflettono un troppo breve periodo di tempo, il quale coincide poi coll'epoca in cui il movimento viaggiatori è piuttosto forte. Tuttavia ci pare che le cifre stesse possano essere di buon augurio per l'avvenire di questo sistema.

Rete dello Stato in Ungheria.

	Agosto 1889	Settembre 1889
Num. dei viaggiatori trasp.	972,404	1,036,953
Aumento nel numero dei viaggiatori trasportati in confronto ai mesi corrispondenti del 1888 . .	317,872	395,333
cioè un aumento del. .	48 0/0	61 0/0
Prodotti viagg. e bagagli	955,811 fior.	927,101 fior.
Aumento prodotti . . .	63,208 »	121,500 »
cioè un aumento del. .	7.1 0/0	15 0/0

Volendo, poi, riportare a più recente epoca i risultati riassuntivi di tale esperimento, pubblichiamo i seguenti dati ufficiali riferiti alla prima decade del febbraio del corrente anno, comparativamente alla prima decade del febbraio dello scorso anno.

		1a decade del febbraio 1889	1890
Viaggiatori trasportati . .	N.	101,046	290,812
Bagagli » . .	»	9,573	11,427
Prodotto viaggiatori . . .	fior.	172,000	202,000
» bagagli	»	6,000	9,000
Maggiore incasso complessivo	»	—	33,000

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 12 marzo (N. 60). — **Regio Decreto 30 gennaio 1890**, numero **6658** (Serie 3a), che estende al comune di Anzio le disposizioni contenute negli art. 13, 15, 16 e 17 della legge 15 gennaio 1885, n. 2982. — I lavori da eseguirsi in base alla presente autorizzazione sono dichiarati di pubblica utilità, e dovranno compiersi entro due anni dalla data del decreto.

— **Regio Decreto 23 febbraio 1890**, numero **6661** (Serie 3a), col quale il comune di Roccagiovane è autorizzato ad applicare gli articoli 12, 13, 16 e 17 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, per l'esecuzione dei lavori di risanamento descritti nel progetto 4 agosto 1886 dall'ingegnere Stanislao Mattei, e nelle due modificazioni del progetto stesso in data 5 aprile 1888 e 1° maggio 1889, esclusa ogni opera di fognatura. — I lavori da eseguirsi in dipendenza della presente concessione sono dichiarati di pubblica utilità, e saranno compiuti entro due anni dalla data del decreto, in base alla planimetria unita al progetto.

Gazzetta Ufficiale del 13 marzo (N. 61). — **Regio Decreto 27 febbraio 1890**, numero **6665** (Serie 3a), col quale a cominciare dal 1° marzo 1890 è ridotto del mezzo per cento l'interesse dei Buoni del Tesoro, fissato col regio decreto del 1° dicembre 1887, n. 5085 (Serie 3a).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Due recenti sentenze del Collegio Arbitrale tra il Governo e la Mediterranea.

Pubblichiamo le due recenti sentenze pronunciate dal Collegio degli Arbitri, costituito in ordine all'art. 106 del Capitolato che fa parte integrale del Contratto approvato con Legge 27 aprile 1885, numero 3048, serie 3a, per l'esercizio della Rete Mediterranea, ed adunatosi in Roma il 25 scorso febbraio.

(Per il pagamento delle prediali sulle ferrovie private esercitate dalla Mediterranea).

Sentenza 1° marzo 1890, in punto al pagamento delle imposte prediali gravanti le ferrovie di concessione privata di compendio della Rete Mediterranea:

Il Collegio Arbitrale giudicando definitivamente, respinta ogni altra eccezione, ha deliberato all'unanimità di rigettare la domanda delle Amministrazioni dei Lavori Pubblici e del Tesoro esposta contro la Società esercente la Rete Mediterranea con l'atto di citazione del 29 luglio 1889, ed ha condannato le predette Amministrazioni alle spese della sentenza nonchè a quelle del giudizio, a favore della Società convenuta, compreso l'onorario di avvocato; delle quali spese delegò la liquidazione al proprio Presidente.

Ha inoltre posto a carico delle Amministrazioni soccombenti gli onorari dovuti agli Arbitri, che tassò e liquidò complessivamente in lire cinquemila.

(Per l'aumento del prodotto lordo iniziale in causa dell'incorporamento di linee di prima categoria).

Sentenza 2 marzo 1890, in punto all'aumento del prodotto lordo iniziale in dipendenza dell'incorporamento delle linee di prima categoria:

Il Collegio degli Arbitri, ad unanimità di voti, respingendo ogni maggiore istanza ed eccezione, dichiarò che il prodotto iniziale della Rete principale Mediterranea, in seguito all'incorporamento in essa avvenuto il 1° gennaio 1888 del tronco Reggio-Scilla, deve per l'esercizio finanziario 1887-88 aumentarsi della sola metà del prodotto lordo ottenuto sul tronco stesso durante l'anno 1887: e così di L. 63,412.12, e non già, nè della somma richiesta in via principale dalla Amministrazione attrice in L. 52,209.37, pari al prodotto lordo del primo semestre del detto anno 1887, nè di quella di L. 126,824.24, corrispondente all'intiero prodotto dell'anno medesimo, pretesa dalla Società convenuta.

Salvo a computare nella sua totalità il detto prodotto negli anni finanziari successivi, il Collegio Arbitrale dichiarò inoltre tenuta la Società al pagamento, dal giorno della giudiziale domanda, degli interessi legali, da liquidarsi separatamente, sulle somme da essa indebitamente trattenute: le spese del giudizio e della sentenza, compresi gli onorari degli Arbitri e dell'avvocato, dover stare per due terzi a carico della Società convenuta, e per l'altro terzo compensate: e liquidò e tassò gli onorari degli Arbitri nella complessiva somma di lire cinquemila, delegando la liquidazione delle altre spese al Presidente del Collegio Arbitrale.

><

Ferrovia economica Garda-Roverbella.
(*Progetto tecnico, dimanda di sussidio e della concessione*).

Sappiamo che il Comitato promotore per la costruzione di una ferrovia economica a scartamento normale, da Garda a Roverbella, ha compiuti gli studi della linea medesima ed ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il relativo progetto tecnico. Giusta questo progetto la linea misurerebbe la lunghezza di m. 41,533 ed il suo costo complessivo, tenuto anche conto del materiale mobile, ammonterebbe a L. 3,344,000, ciò che corrisponderebbe ad una media chilometrica di poco più di L. 80,000.

Nel presentare il suddetto progetto, il prefato Comitato ha fatto istanza per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea mediante un sussidio di L. 3000 al chilometro per la durata di 70 anni.

><

Ferrovia Ottaiano-Avellino.
(*Domanda dell'autorizzazione a compiere gli studi*).

Siamo informati che il Comune di Forino, insieme a parecchi altri delle Provincie di Avellino e di Caserta, ha deliberato la compilazione di un progetto di massima per una linea ferroviaria da Ottaiano ad Avellino, in prolungamento di quella Napoli-Ottaiano, già concessa alla Provincia di Napoli con convenzione del 2 novembre 1887, ed ora in corso di esecuzione.

E siccome il predetto Comune, d'accordo cogli altri interessati, ha dato incarico all'ingegnere signor Girolamo Jacuzio di provvedere alla compilazione del progetto precitato, così l'ingegnere medesimo ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per essere autorizzato, a senso dell'art. 242 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, a fare sul terreno i rilievi necessari per la formazione del progetto.

><

Ferrovia Paternò-Nicosia.
(*Sollecitazione provinciale per la costruzione*).

Ci scrivono da Catania che quella Deputazione provinciale ha rassegnato al Ministero dei Lavori Pubblici una deliberazione del proprio Consiglio, colla quale si fanno voti al Governo affinchè voglia attuare al più presto possibile la costruzione della ferrovia da Paternò a Nicosia, per la Valle del Salvo, giusta il progetto tecnico già approvato dal Ministero, comprendendola nei 1000 chilometri, di cui nella legge 27 aprile 1885, N. 3048, serie 3ª.

><

Ferrovia Sicignano-Castrocucco.
(*Fabbisogno materiale armamento tronco Casalbuono-Lagonegro*).

Siamo informati che l'Impresa Benelli, assuntrice per appalto a licitazione privata dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Sicignano-Castrocucco, compreso fra Casalbuono e Lagonegro, ha fatto domanda al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate del materiale metallico di armamento occorrente per i primi sette chilometri del tronco, i cui lavori sono così avanzati da consentire che fra sei mesi, al massimo, si possa iniziare la posa dell'armamento.

Le quantità di materiale considerate nel predetto fabbisogno sono le seguenti:

rotaie della lunghezza di m. 9.00 .	N.	1,390
rotaie della lunghezza di m. 8.94 .	»	215
stecche di giunzione	»	3,413
chiavarde per stecche	»	7,150
piastre di fondo	»	10,958
arpioni	»	37,412

><

Ferrovia Cuneo-Saluzzo.
(*Progetti per i fabbricati viaggiatori, ecc.*).

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, uniformandosi alle prescrizioni del R. Ispettorato Generale delle ferrovie, ha presentato all'approvazione governativa i nuovi progetti pei fabbricati dei viaggiatori delle stazioni di Costigliole, Villafaletto e Verzuolo, nonchè quello del ponte sul torrente Macra nella linea da Cuneo a Saluzzo.

><

Ferrovia Casarsa-Spilimbergo-Gemona.
(*Direttore tecnico governativo*).

Siamo informati che il signor ingegnere cav. A. Tomassi, attualmente Direttore-tecnico governativo per la ferrovia da Viterbo ad Attigliano, cesserà da queste funzioni col giorno 16 del corrente mese ed assumerà quelle di Direttore dell'Ufficio tecnico per la ferrovia da Casarsa a Spilimbergo e Gemona, con residenza a Spilimbergo.

><

Nuove costruzioni dell'Adriatica.
(*Stato dei lavori al 1° febbraio*).

Sull'andamento dei lavori delle linee:

a) Rocchetta Melfi-Gioia del Colle;
b) Rocchetta Melfi-Potenza;
c) Sulmona-Isernia;

in costruzione a cura della Società per le Strade Ferrate Meridionali, riceviamo le seguenti informazioni che si riferiscono al 1° febbraio p. p.

I. *Rocchetta Melfi-Gioia del Colle.* — I lavori di questa linea trovansi sviluppati sopra tutta la sua lunghezza.

Il volume totale dei movimenti di terra è ripartito in m. c. 1,037,166 di scavo ed in m. c. 1,692,502 di rialzo. Di scavo ne sono fatti m. c. 336,560 corrispondenti a 32[100 circa del volume totale; di rialzo sono fatti m. c. 417,837 corrispondenti a 25[100 circa del cubo totale.

Delle 370 opere d'arte fra viadotti, ponti e ponticelli, sottovia e cavalcavia, ne sono in costruzione N. 46, di cui alcuni, dei minori, quasi ultimati.

Le gallerie sono in numero di 7, della complessiva lunghezza di m. 2390 e sono in corso d'esecuzione quelle di Santa Venere, Isca della Ricotta, Notarchirico, Spinazzola, La Macchia e Lamalunga.

I lavori eseguiti consistono:

a) scavi in piccola sezione m. l. 1392.44;
b) scavo in grande sezione m. l. 387.50;
c) muratura in calotta m. l. 260;
d) muratura dei piedritti m. l. 21.

Le case di guardia sono in numero di 137 di cui 131 doppie e 6 semplici; più vi sono tre garette in muratura. Le stazioni sono in numero di 7 oltre a tre fermate. Delle case cantoniere ne sono in corso N. 43 delle quali buona parte colle murature ultimate e fatte anche le coperture dei tetti. Delle stazioni e fermate sono in via di esecuzione i fabbricati viaggiatori delle stazioni di Rapollo-Lavello, Spinazzola, Poggiorsini e Santeramo.

II. *Linea Rocchetta Melfi-Potenza.* — I lavori sono limitati al tronco Rocchetta Melfi-Rionero.

Il cubo totale dei movimenti di terra è di m. c. 767,391, di cui in iscavo m. c. 443,267, ed in rialzo m. c. 324,124. Sono eseguiti m. c. 108,430 di scavo, pari a 24[100 circa del volume totale e m. c. 56,564 di rialzo, pari a 17[100 circa del volume totale.

Il tronco contiene N. 85 opere d'arte fra viadotti,

ponti, ponticelli, sottovia e cavalcavia. Di queste, solo il viadotto in 5 areate sul vallone Facciorso ed il sottovia al km. 18.647 trovansi in corso di costruzione.

Vi sono N. 18 gallerie che misurano la complessiva lunghezza di m. 6400 circa e si trovano in corso di costruzione quelle dette: Caprai 1ª, Caprai 2ª, Capannola Paradiso, Maria Giovanna, Solorzo, Paglia, Cardinale, Sant'Agata, Foresta 1ª, Foresta 2ª, Fontanella, Musonetto, Pantano, Costantinopoli, Pietranere e Barile.

Il lavoro fatto consiste:

a) scavo in piccola sezione m. l. 2269;

b) scavo in grande sezione m. l. 238;

c) muratura in calotta m. l. 126; muratura dei piedritti m. l. 12.

III. *Linea Sulmona-Isernia.* — I lavori limitansi al tronco Sulmona-Canzano.

Il quantitativo totale del movimento di terra è di m. c. 771,140 di cui m. c. 407,040 in scavo e m. c. 364,100 in rialzo. Sono eseguiti m. c. 18,940 di scavo e m. c. 11,400 di rialzo, e cioè 5[100 circa del volume totale del primo e 3[100 circa del volume totale del secondo.

Delle otto gallerie comprese nel tronco, le quali misurano in totale m. 2727.17 sono state incominciate solo quelle denominate Pettorano e Pantano 2ª della complessiva lunghezza di m. 1092.17; il lavoro eseguito consiste in metri 33.90 di piccola sezione.

><

Conferenza internazionale di contabilità ferroviaria a Roma.

Il 20 corrente a Roma, all'*Albergo di Roma*, sarà tenuta la annuale *Conferenza internazionale di contabilità ferroviaria*, a cui prenderanno parte i delegati delle Società Italiane, Mediterranea ed Adriatica, ed una cinquantina delle Ferrovie estere.

La Conferenza dello scorso anno fu tenuta a Parigi.

><

Prodotti dei permessi d'entrata nelle stazioni delle reti Mediterranea ed Adriatica accreditati agli Istituti di previdenza nel biennio 1888-89.

Siamo informati che la somma accreditata dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo agl'Istituti di previdenza, quale ricavo della vendita dei permessi di accesso alle stazioni della propria rete, fu di L. 136,440.51 per l'anno 1888 e di L. 170,593.53 per l'anno 1889.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha accreditato per lo stesso scopo agli Istituti di previdenza L. 89,408.92 nel 1888. Il conto del 1889 non è ancora liquidato, però si ritiene che l'accreditamento per l'anno stesso raggiungerà le L. 91,000 circa.

><

Modificazioni ed aggiunte nella nomenclatura ferroviaria delle merci, ecc.

I Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, con loro recente Decreto, hanno approvate le modificazioni e le aggiunte nella nomenclatura ferroviaria delle merci, e nelle altre parti della tariffa, giusta la proposta presentata dalla Società esercente le Strade Ferrate del Mediterraneo a nome e per conto anche di quelle delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia. Tale proposta è costituita:

a) dal progetto di riforma della nomenclatura;

b) dalle modificazioni ed aggiunte da introdursi nel volume delle tariffe, oltre a quelle per la nomenclatura;

c) dal capo XVII riguardante la sopratassa per la traversata da Reggio a Messina;

d) dalle modificazioni ed aggiunte all'allegato IX delle tariffe;

e) dalla tariffa speciale N. 10, grande velocità, pei bozzoli vivi;

f) dall'allegato 13, alle tariffe, contenente le norme per la distinzione dei ferri in barre piatte da quelli in piastre od in lamiera.

><

Fabbisogno di rotaie e materiale minuto d'armamento per la Sicula.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il fabbisogno delle rotaie e del materiale minuto di armamento occorrente per il tronco della ferrovia da Valsavoia a Caltagirone, compreso fra Scordia e Militello.

Le rotaie debbono essere del tipo Vignole in acciaio Bessemer, del 1º tipo delle ferrovie complementari, ed avere m. 9 di lunghezza.

Le quantità di materiale considerate nel predetto fabbisogno sono:

rotaie	tonn.	1139.519
stecche a corniera	»	58.064
piastre di fondo	»	67.035
chiavarde con rosetta . . .	»	11.275
arpioni	»	33.507

><

Deliberazione del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato parere sulla questione d'applicabilità o meno della multa contrattuale, a carico dell'Impresa Rizzi, per ritardo nella consegna di gru di caricamento in servizio del tronco della ferrovia Messina-Patti-Cerda compreso fra Cefalù ed il fiume Torto.

><

I Delegati della Sicula al Collegio Arbitrale.

Completando le nostre informazioni circa i Delegati delle tre grandi Reti ferroviarie (1) al Collegio Arbitrale per il secondo periodo triennale, aggiungiamo che la Società delle Strade Ferrate della Sicilia ha confermato per un altro triennio suoi membri effettivi nei Collegi Arbitrali i signori: Ingegnere Lorenzo Garroni e comm. avv. Teodorico Boerani.

><

Tariffe.

Sappiamo che la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quelle delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione Governativa una modificazione di tariffa a pag. 67, categoria 11, ed intestazione della tariffa speciale N. 111, serie C, variando il testo attuale — *mercerie, chincaglierie, profumerie, ed oggetti diversi* — in quella di — *mobilia, sgomberi e merci diverse.*

><

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quella delle Ferrovie dell'Adriatico, ha presentato proposta al Ministero dei Lavori Pubblici per la proroga per un altro anno

(1) Per la Rete Mediterranea vedi « Informazioni » del n. 9; per la Rete Adriatica vedi n. 10.

delle agevolezze nei prezzi di trasporto già accordate nello scorso anno 1889 alla Ditta Giuseppe Candiani pei trasporti d'acido solforico a vagone completo, in provenienza da Bovisa. e destinati a stazioni delle reti Mediterranea ed Adriatica.

Le condizioni della nuova concessione dovrebbero essere conformi a quelle della concessione scaduta, estendendola però anche alle spedizioni di acido-muriatico.

><

Con recente Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio venne stabilito quanto segue:

« Nella voce della nomenclatura delle merci — » *macchine agrarie* — è approvata l'aggiunta dopo » la parola — *torchi* — delle parole — *da olio e da* » *vino* » giusta la proposta fatta dalla Società delle ferrovie del Mediterraneo anche in nome di quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Manutenzione del servizio d'acqua nella stazione di Orvieto, lungo la ferrovia Orte-Chiusi;
2. Nuovo fosso collettore per smaltimento delle acque della trincea lungo la ferrovia Gallarate-Laveno;
3. Spostamento di un passaggio a livello nella stazione di Colico, lungo la ferrovia Colico-Sondrio;
4. Domanda del marchese Medici per essere autorizzato a costruire ed esercitare un tronco di tramvia a vapore in prolungamento della linea di Venaria Reale (Torino);
5. Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Marazza per la costruzione del 3° tronco della ferrovia Ascoli-San Benedetto.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Disegni di legge. — *Approvazione.* — Dopo breve e non molto contrastata discussione, nella seduta del 13 corrente fu approvato il progetto di legge, modificato dalla Commissione, relativo al modo di pagamento delle spese di costruzione delle linee ferroviarie Eboli-Reggio, Messina-Cerda e dalla Marina di Catanzaro allo Stretto Veraldi; progetto di cui nel n. 51 del 1889, a pag. 813, abbiamo, sotto il titolo « Nuovi titoli ferroviarii », pubblicato il testo ministeriale ed alcuni brani dell'annessa relazione ministeriale (1). Fu pure approvato l'ordine del giorno della Commissione da noi accennato nella « Cronaca Parlamentare » del n. 10.

— Nella seduta del 14, dopo ampia discussione, per la quale apportaronsi molte ed importanti modificazioni al disegno di legge, quale era stato presentato dal Ministro delle Poste e dei Telegrafi ed emendato dalla Commissione, fu approvato il disegno di legge circa alcune « modificazioni alle Leggi Postali » (2).

Interrogazioni, interpellanze e mozioni. — *Comunicazione.* — Nella seduta del 13 corrente il Presidente della Camera diede comunicazione d'una domanda d'interpellanza degli on. Del Balzo, Capone e Di Marzo al Ministro dei Lavori Pubblici « sull'andamento dei lavori della linea ferroviaria Avellino-Benevento e sul tempo nel quale essa potrà aprirsi al pubblico ».

(1) Vedi inoltre « Cronaca parlamentare » dei numeri: 50 e 51 del 1889, e 10 del corrente anno.

(2) Vedi il testo del disegno ministeriale ed il sunto della relazione della Commissione nello speciale articolo nel N. 9, a pag. 129; e la « Cronaca Parlamentare » nei numeri 51 del 1889 e 9 del corrente anno.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Faenza-Firenze. — *Progetto d'appalto del tronco Ronta-Borgo S. Lorenzo.* — Facendo seguito alla notizia data nel n. 8, aggiungiamo che anche il progetto del 4° ed ultimo tronco da appaltarsi fu presentato al R. Ispettorato Generale dalla Direzione tecnica governativa della ferrovia Faenza-Firenze.

Questo tronco Ronta-Borgo S. Lorenzo misura 8,306.76 metri, dei quali 5,220.26 in curva. La pendenza massima è del 25 per mille.

Il tronco comprende numerose ed assai importanti opere d'arte, quali viadotti in muratura, a travate metalliche ed a struttura mista, e due gallerie lunghe complessivamente metri 381.40.

Il costo complessivo dei lavori è stato preventivato in L. 4,000,000.

Ferrovia Bari-Locorotondo. — *Concessione di aumento di sussidio chilometrico governativo.* — Facendo seguito alla notizia del precedente numero sulla istanza della Deputazione provinciale di Bari, aggiungiamo che il Ministero ha concesso, quale favore eccezionale, un sussidio di tremila lire per chilometro, per settanta anni, per la linea di centosei chilometri Bari Locorotondo. Eransi all'uopo recati a Roma il Prefetto della provincia ed il presidente della Deputazione provinciale.

I lavori della linea potranno così essere subito iniziati.

Ferrovia marmifera di Carrara. — *Prossima apertura all'esercizio del prolungamento.* — Essendo ultimati i tronchi di prolungamento della marmifera di Carrara fino ai poggi di Ravaccione, Canalgrande e Gioja, sono state prese le opportune disposizioni perchè l'Ispettore ferroviario cav. Buffa, residente a Pisa, proceda ad una prova dei manufatti metallici, e quindi alla visita di ricognizione, premendo alla Società concessionaria ed alla Società Veneta costruttrice che presto si apra all'esercizio anche questo tronco così importante per il commercio dei marmi.

Ferrovia Varese-Porto Ceresio. — *Per la assunzione della costruzione.* — Le lunghe e laboriose trattative, a cui accennammo nel n. 9 del corrente anno ed in altri numeri dello scorso anno, tra il Comitato locale per la ferrovia Varese-Porto Ceresio e parecchie Società estere, allo scopo di avere sollecitamente costruita questa importante linea d'accesso al lago di Lugano, paiono destinate a non sortire l'esito sperato.

Non è quindi improbabile — aggiunge una corrispondenza da Varese alla *Perseveranza* — che si costituisca in Varese una Società Anonima, la quale assuma la costruzione della linea, indipendentemente dal concorso di altre Società ferroviarie; ed alla ardita iniziativa non mancherà certo l'appoggio morale e materiale di quanti conoscono l'importanza della futura ferrovia, e la ricchezza commerciale della regione che essa dovrà percorrere. È però opinione di molti che all'ultima ora la Società delle ferrovie Nord-Milano non si lascierà sfuggire l'occasione di completare, a condizioni eccezionalmente favorevoli, la rete ferroviaria che esercisce già nella nostra provincia.

Ferrovia Pavia-Abbiategrasso. — *Sussidio provinciale di Pavia.* — Il Consiglio Provinciale di Pavia, riunitosi il 13 corrente, dopo un'animatissima discussione votava un sussidio di Lire 60 mila per la costruzione del tronco di ferrovia, che dalla città di Pavia farà capo ad Abbiategrasso.

Al rinascimento di questo progetto, comunque modificato dal precedente di cui a suo tempo occupossi il *Monitore*, abbiamo già accennato in questa stessa rubrica nel n. 5.

Società Anonima degli Omnibus di Milano. — *Resoconto 1889.* — Domenica 9 corrente fu tenuta l'Assemblea di questa Società per la discussione ed approvazione del bilancio dell'esercizio 1889. Dalla relazione lettavi dal Direttore Generale, riassumiamo le seguenti cifre e notizie:

Le rendite complessive sono in aumento di L. 148,000 circa in confronto a quelle del 1888, ammontando nell'insieme a L. 3,877,728. Le spese tutte ammontando a lire 3,352,728, rimane un residuo netto di L. 525,000 che per le 3000 azioni di L. 500 nominali, permettono un dividendo di L. 175 per azione da pagarsi ad incominciare dal 1° aprile p. v. invece che dal 1° luglio come negli anni scorsi.

Il Municipio percepisce: la percentuale del 9 $^3/_{10}$ degli incassi tramvie, cioè . . . . L. 262,966.15
più altre tasse municipali per . . . . » 60,479.11

Totale L. 323,445.26

In più al Governo sono pagate quali tasse ricchezza mobile, fabbricati, circolazione, ecc. » 117,569.25

Totale generale delle tasse L. 441,114.51

Il mantenimento dei cavalli costò complessivamente lire 1,045,368.15 per 452,775 giornate complessive. Al 31 dicembre i cavalli erano 1198, messi in bilancio a L. 374 ciascheduno. In fieno, avena, cereali, ecc., si spesero nell'anno L. 525,811. Si fece un deperimento straordinario di L. 0.50 al metro sui binari, cioè circa L. 50,000 in più dell'ordinario essendovi 99,380 metri.

La Società aveva al 31 dicembre: 72 omnibus, 205 vetture tramways, 115 carri, 101 vetture, ecc., il tutto messo in bilancio per L. 376,019.

I 99,380 metri di binario con 9 piattaforme, 1 casello, 7 carretti, 1 tettoia a Corsico, ecc., il tutto in bilancio per L. 1,312,310.

La Società possiede 50,889 metri quadrati di terreno dove sono fabbricati gli stabilimenti di Porta Venezia, di Porta Volta, di Porta Ticinese, di Monza e d'Affori per un importo complessivo di L. 1,374,875, cioè circa L. 26 per metro quadrato.

La linea Milano-Monza di 15 chilometri diede nella media L. 14,500 per chilometro. La Milano interna di 28 chilometri rese 85,000 lire in media per chilometro.

La circonvallazione di 11,500 diede quale risultato lire 37,000 circa per chilometro; e finalmente Milano-Corsico e Milano-Affori diedero all'incirca L. 10,675 per chilometro.

Alla domanda d'un azionista circa la trazione elettrica, in sostituzione dell'animale, il Direttore Generale rispose che egli pure ama il progresso e che, se vi fosse probabilità che i metodi per la trazione elettrica fossero di già arrivati ad una pratica utilità, egli Direttore sarebbe il primo a proclamarlo ed a metterli ad esecuzione. Sta sempre a giorno di quello che si fa altrove a questo riguardo.

Alle esperienze che si faranno a Roma ed a Firenze per trazione coll'elettricità a corrente, la Società invierà delegati incaricati di studiarne i vantaggi e la possibilità della sua adozione, tanto dal punto di vista tecnico, quanto e specialmente da quello economico.

Tramvia Vercelli-Biella. — *Collaudo ed apertura dell'esercizio.* — Riportiamo dalla *Gazzetta Piemontese* dell'11 : Il 4 corrente aveva luogo la visita di collaudo della linea, che riuscì ottimamente. Le difficoltà per alcuni passaggi, che avevano sollevato lunghe contestazioni con Società concessionarie di altre linee, intersecate dalla nuova, sono omai appianate e tolte. Un telegramma del ministro Finali al Prefetto di Novara autorizza il libero esercizio, che andrà in vigore quanto prima.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — *Direzione della Società Giura-Sempione.* — In precedenti numeri abbiamo pubblicato i nomi dei membri componenti il Consiglio di Amministrazione e la Direzione (1) della nuova Società Giura-Sempione; crediamo opportuno aggiungere che il Consiglio d'Amministrazione ha definitivamente composta come segue la Direzione della Società: signori Marti, (presidente); Jolisaint, (vice-presidente); Dumur e Colomb.

(1) Vedi rispettivamente, in questa stessa rubrica, numeri 3 e 4.

— *Assemblea straordinaria di Azionisti della Giura-Sempione.* — Il 5 corrente si tenne a Berna, sotto la presidenza del signor Bory-Hallard, banchiere di Losanna, una Assemblea straordinaria degli azionisti della Società della strada ferrata Giura-Sempione, alla quale erano presenti 292 Azionisti, rappresentanti 84,046 azioni.

L'adunanza adottò all'unanimità le variazioni degli statuti, la maggior parte provocate da Risoluzione federale; risolvette l'emissione di ulteriori 70,000 azioni originarie da fr. 200 ciascuna, allo scopo di comperare la ferrovia Berna-Lucerna, dallo Stato di Berna, col 1° luglio 1890; votò il progetto di un nuovo regolamento d'Amministrazione.

Ferrovie Svizzere. — *Per la costruzione della linea Cleve-Scanfs.* — I Comuni dell'Alta Engadina hanno votato un sussidio complessivo di L. 388,000 per la ferrovia Cleve-Scanfs, di cui: Scanfs L. 30,000; Pontresina L. 40,000; Samaden L. 75,000; San Maurizio L. 140,000.

Ricordiamo che del primo tratto, in Italia, di questa ferrovia da Cleve (Chiavenna) per valle Bregaglia a Castasegna, abbiamo già fatto cenno nelle « Notizie Ferroviarie Italiane » del n. 48 del 1889.

Procedendo oltre, da Castasegna, per val Bregaglia, la nuova ferrovia dovrebbe, secondo l'intento dei precitati comuni dell'Alta Engadina, valicare la Maloja donde scenderebbe nella valle dell'Inn alle frequentatissime stazioni estive dell'Alta Engadina a Sils, Silvaplana, St-Moritz, Samaden, ecc., fino a Scanfs.

Ferrovie germaniche. — *Nozioni statistiche del 1889.* — La Germania al 1° del 1889 possedeva 39,805 chilometri di ferrovie, ossia 7,36 chilometri di ferrovia per 100 km. quadrati di superficie; mentre l'Inghilterra ne possiede 9,88 ogni 100 chilometri quadrati e la Francia 6,30.

In Germania, al 1° del 1889, vi erano 6613 stazioni; e il materiale rotabile si componeva di 12,811 locomotive, 23,703 vetture per viaggiatori, 518,826 carri-merci e 1587 vetture postali.

Tutto questo materiale rotabile ha costato 1517 milioni di marchi (L. 1,25) ossia circa la settima parte del costo complessivo delle ferrovie, che è ammontata a circa otto miliardi di marchi.

Nell'anno scorso sono stati trasportati sulle ferrovie tedesche 315,991,747 viaggiatori e 178,814,500 tonn. di merci pel cui trasporto le locomotive hanno dovuto percorrere 407,199,678 chilometri.

Il personale delle ferrovie tedesche ascendeva a 343,000 impiegati, inservienti ed operai, i quali erano assicurati presso 315 società di mutuo soccorso loro proprie, che disponevano alla fine del 1888 della somma totale di marchi 105,490,471.

L'introito totale lordo delle ferrovie tedesche fu nell'anno scorso di marchi 1,091,806,156; le spese di 505,444,394 marchi e quindi l'eccedenza dell'introito sulle spese fu di marchi 586,361,762, ossia il 50.71 per cento.

Nel 1888 sono stati spesi marchi 156,723,251 per nuove costruzioni, compresi: marchi 15,900,000 per l'ingrandimento delle stazioni di Altona ed Amburgo e 13,600,000 marchi per doppi binari.

Inoltre sono stati spesi 50 milioni di marchi per l'acquisto di 450 locomotive, 700 vetture per viaggiatori e 9000 carri merci. Per le nuove costruzioni si sono impiegate 131,663 tonnellate di ferro ed acciaio, di cui 73,262 per rotaie, e 31,327 tonnellate di traverse di legno.

Per speciali notizie circa lo sviluppo delle ferrovie nel 1889, vedasi in questa stessa rubrica, nel n. 8.

— *Ferrovia strategica diretta da Strasburgo a Montreux-Vieux.* — È compiuto il progetto e si porrà mano quanto prima ai lavori per la costruzione d'una linea diretta

da Strasburgo a Montreux-Vieux per Cernay; linea d'altissima importanza strategica ed anche commerciale.

La nuova linea ferroviaria si staccherebbe dalla stazione di Bollweiller, delle Ferrovie Alsaziane da Strasburgo a Basilea, e con direzione di sud-ovest traverserebbe la pianura dell'Ochsenfeld toccando a Cernay. Di là, per l'attuale linea da Cernay a Massevaux sino alla stazione di Burnhaupt, oltre cui se ne staccherebbe, si dirigerebbe su Dannemarie o meglio su Montreux-Vieux; ove raccorderebbesi alla linea Basilea-Mülhausen-Belfort.

L'importanza strategica di questa nuova ferrovia è designata da ciò che la Germania possederebbe una seconda linea di concentrazione e quasi sino sotto alle mura di Belfort.

I treni che provengano da Kehl, e da Freiburg im Breisgau, delle ferrovie Badesi, potrebbero avviarsi per la linea Strasburgo-Colmar-Bollweiller-Cernay-Montreux-Vieux; come già vi fanno capo quelli della linea Basilea-Mülhausen-Montreux-Vieux; e come sarà prossimamente raccordata la linea Ulm-Sanct Ludwig (la prima delle ferrovie Badesi, la seconda delle Alsaziane) ad Altcrih.

La Germania, insomma, potrebbe disporre quanto prima di tre linee di concentrazione convergenti ad angolo acuto fin quasi sotto le mura di Belfort.

Ferrovia elettrica a Londra. — Nella prossima estate si aprirà la prima *ferrovia elettrica* metropolitana. I treni elettrici percorreranno la strada sotterranea su cui corrono attualmente i treni *Metropolitan-Railway*. Le prove fatte in questi giorni alla presenza del Lord Mayor diedero ottimi risultati.

Ferrovie Cubane. — *Per la costruzione della ferrovia Centrale.* — Su proposta del Ministro delle Colonie, il Consiglio dei Ministri di Spagna decise di porre in aggiudicazione la costruzione della ferrovia centrale di Cuba, che avrà un'estensione di 1000 chilometri. La spesa sarà di 30,000 piastre per chilometro. L'interesse dell'8 0|0 sarà garantito soltanto dal tesoro dell'isola di Cuba.

Notizie Diverse

Viabilità ordinaria obbligatoria. — *Sussidi del Governo ai Comuni.* — Con recente R. Decreto la somma di L. 7,845,035, che la legge del 30 agosto 1888 ha destinato a sussidiare i Comuni per la costruzione delle strade comunali obbligatorie, è stata ripartita tra le provincie del Regno nella misura seguente:

Provincia	L.	Provincia	L.
Alessandria	L. 482,435	Foggia	L. 34,200
Ancona	» 92,260	Forlì	» 54,370
Aquila	» 138,710	Genova	» 394,560
Arezzo	» 43,700	Girgenti	» 130,150
Ascoli	» 49,400	Grosseto	» 23,370
Avellino	» 187,250	Lecce	» 180,420
Bari	» —	Livorno	» 9,700
Belluno	» 52,410	Lucca	» 108,760
Benevento	» 100,770	Macerata	» 174,410
Bergamo	» 11,050	Mantova	» —
Bologna	» 119,510	Massa	» 73,300
Brescia	» 860	Messina	» 430,140
Cagliari	» 255,000	Milano	» —
Caltanissetta	» 187,690	Modena	» 330,210
Campobasso	» 88,640	Napoli	» 81,100
Caserta	» 191,080	Novara	» 253,610
Catania	» 53,000	Padova	» —
Catanzaro	» 281,050	Palermo	» 42,200
Chieti	» 88,020	Parma	» 56,640
Como	» 15,550	Pavia	» 104,820
Cosenza	» 127,330	Perugia	» 198,490
Cremona	» —	Pesaro	» 208,830
Cuneo	» 81,660	Piacenza	» 220,790
Ferrara	» —	Pisa	» 33,100
Firenze	» 97,490	Porto Maurizio	» 111,900
Potenza	L. 213,830	Sondrio	L. 11,300
Ravenna	» —	Teramo	» 123,510
Reggio Calabria	» 146,000	Torino	» 140,800
Reggio Emilia	» 5,800	Trapani	» 97,070
Roma	» 126,350	Treviso	» 15,980
Rovigo	» —	Udine	» 167,030
Salerno	» 474,520	Venezia	» —
Sassari	» 58,950	Verona	» 5,950
Siena	» 87,950	Vicenza	» 77,510
Siracusa	» 90,730		

Servizi postali commerciali marittimi. — *Proposta di riordinamento delle linee internazionali.* — Furon distribuiti ai Deputati gli atti della Commissione di inchiesta e la relazione sul riordinamento dei servizi postali commerciali marittimi.

Sono tre grossi volumi; la relazione è dell'on. Maldini.

Le linee internazionali proposte dalla Commissione sono le seguenti:

1. Venezia-Costantinopoli-Scali del Danubio, quindicinale — 2. Genova-Costantinopoli-Odessa, id. — 3. Smirne-Costa della Siria-Alessandria, id. — 4. Venezia-Brindisi-Patrasso-Pireo, settimanale — 5. Venezia-Dalmazia-Albania-Brindisi, id. — 6. Venezia-Alessandria, id. — 7. Genova-Alessandria, id. — 8. Marsiglia-Genova-Cagliari-Tunisi, 2 corse alla settimana — 9. Palermo-Tunisi, settimanale — 10. Tunisi-Costa tunisina-Tripoli-Malta, id. — 11. Messina-Malta, tre corse alla settimana — 12. Genova-Livorno-Bastia-Porto Torres, settimanale — 13. Venezia-Bombay, quindicinale — 14. Genova-Bombay, id. — 15. Bombay-Colombo Singapore, id. — 16. Singapore-Hong-Kong-Shangai-Yokohama, id. — 17. Singapore-Batavia-Sidney, id. — 18. Colombo-Calcutta, id. — 19. Suez-Aden, settimanale (vedi Appendice alla Relazione) — 20. Genova e Palermo-Nuova-York, mensile — 21. Genova e Palermo-Golfo Messico, id. — 22. Genova e Palermo-Buenos Ayres-Callao, id.

Per la navigazione sui fiumi, laghi e canali. — *Schema di Regolamento.* — La speciale Commissione, nominata dal Ministero dei Lavori Pubblici, per proporre le norme che regolino la navigazione sui fiumi, laghi e canali, ha presentato lo schema di regolamento, da essere sottoposto all'esame dei Corpi consultivi.

Questo schema consta di 395 articoli divisi nei seguenti sette titoli:

1. Giurisdizione e attribuzioni generali;
2. Materiale addetto alla navigazione interna;
3. Navigazione interna;
4. Polizia amministrativa e sicurezza degli approdi;
5. Disposizioni relative al servizio dei ponti e delle sponde;
6. Piloti pratici;
7. Contravvenzioni e penalità.

Roma porto di mare. — *Per il progetto dell'ingegnere Oberholtzer.* — Il 7 corrente si adunò alla Prefettura di Roma la Commissione tecnica incaricata dello studio del progetto presentato dall'ing. Oberholtzer per la costruzione di un porto di mare a Roma e relativo canale marittimo; progetto di cui abbiamo già detto nel n. 44 dello scorso anno.

La Commissione era al completo. Erano rappresentati i ministeri della Guerra, della Marina, dei Lavori Pubblici, la Prefettura ed il Comune di Roma.

Com'è noto il progetto dell'ing. Oberholtzer comprende la costruzione di un canale in linea retta largo nel fondo 40 metri e profondo 10 da aprirsi fra la spiaggia marina presso Fusano e il vasto piano che sta immediatamente a valle della Basilica di S. Paolo, ove verrebbe costruito il porto.

Dalle relazioni fatte dal punto di vista strategico, tecnico e marittimo la Commissione non rilevò difficoltà notevoli perchè il progetto possa dirsi non facilmente eseguibile. Si riconobbe soltanto la necessità di alcune modificazioni per quanto si riferisce alla profondità del canale, alla costruzione del porto ed altri dettagli di minor conto.

Il movimento delle acque nel canale non diede luogo affatto a discussione, essendo questione già definita; si parlò invece di alcune modalità della esecuzione e delle forme migliori da darsi a qualche parte dell'opera; si vollero dalla Commissione e si diedero dall'autore del progetto schiarimenti sulle condizioni della proposta finanziaria. Si chiuse la seduta commettendo al segretario di redigere la relazione, rimettendone ad altra seduta la lettura e ratifica, per poi presentarla al Ministro dei Lavori Pubblici.

Importazione di ferro e carboni in Italia. — *Dalla Germania e dall'Inghilterra nel 1889.* — La quasi totalità del ferro e del carbon fossile, che le industrie impiegano in Italia, sono fornite dalla Gran Bretagna e dalla Germania.

Ecco in quali misure l'esportazione per l'Italia si ripartì nel 1889 fra i due paesi:

Ferro —	Germania	Tonn.	803,800
»	Gran Bretagna	»	167,299
		Totale Tonn.	971,099
Carbone —	Germania	Tonn.	127,653
»	Gran Bretagna	»	3,621,000
		Totale Tonn.	3,748,653

In paragone al 1888 notasi:

per il *ferro* l'aumento di tonn. 166,156, delle quali 130,700 a beneficio dell'importazione tedesca, e 34,456 a beneficio dell'inglese;

per il *carbone* l'aumento di 205,802 tonnellate, delle quali 149,000 a beneficio dell'importazione inglese, e le residue 56,802 sono a beneficio della tedesca.

Se indichiamo con la cifra 100 la totale importazione e del ferro e del carbone in Italia, l'importazione tedesca ed inglese sarà rispettivamente indicata dalle cifre:

Ferro	Germania	82.77	— Gran Bretagna	17.23
Carbone	»	3.53	— »	96.47

L'esportazione per l'Italia, in rapporto all'esportazione generale dei due paesi, rappresenta:

per il *ferro* l'8.50 per 100 nella Germania ed il 4 per 100 nella Gran Bretagna;

per il *carbone* l'1.50 per 100 nella Germania ed il 12.50 per 100 nella Gran Bretagna.

Nuove cave di carbone. — *In Inghilterra.* — Nella contea di Kent, a Dover, si è fatta una importante scoperta. Nei lavori di studio per la costruzione del tunnel sotto la Manica, che non si dispera di fare, sir Edward Watkin faceva fare degli scandagli allo scopo di trovare del carbone, essendo egli convinto che ve ne doveva essere nella contea di Kent, ove eventualmente si farebbe il tunnel. La meta delle speranze fu realizzata. Il rapporto dell'ingegnere in capo della Compagnia del South Eastern Railway, signor Brady, indirizzato a sir Edward Watkin, stabilisce in modo incontestabile che ad una profondità di 1,180 piedi (358 metri), sotto la spiaggia di Shakespeare, a Dover, v'è del carbone di buona qualità.

È una notizia importante, poichè così l'Inghilterra avrebbe del carbone a prezzi ragionevolissimi, mentre ora costa caro.

I geologhi da lungo tempo espressero l'opinione che si trovasse del carbone nel sud dell'Inghilterra, in una zona, dai bacini carboniferi del nord della Francia sino a Bristol, attraverso la Manica e sotto una parte della contea di Kent.

Gli scioperi in Francia nel 1886 e nel 1887. — Dal Ministero dei Lavori Pubblici di Francia è stato pubblicato il prospetto degli scioperi durante gli anni 1886 e 1887 che così riassumiamo:

Nel 1886 v'ebbero 161 scioperi; dei quali 118 ebbero una durata conosciuta di 1,787 giorni con 19,551 scioperanti.

Nel 1887 gli scioperi furono 108; dei quali 73 ebbero una durata conosciuta di 732 giorni con 10,118 scioperanti.

Il numero delle giornate di lavoro perdute fu nel 1887 di 87,803 e di 415,974 nel 1886, comprendendovisi il sanguinoso sciopero di Decazeville che entra nel computo per 240,000 giornate.

Fra i più grandi scioperi del 1886 notansi: quello degli operai tessitori ad Amplepuis, valutato a 42,600 giornate; e quello dei tessitori a Saint-Quentin, valutato a 18,122 giornate. Ad Amplepuis, 80 operai su 380 accettarono la riduzione del salario per la quale eransi messi in sciopero; gli altri abbandonarono le fabbriche.

Nel 1887 lo sciopero degli operai filanti di Roubaix fece perdere 6,900 giornate di lavoro; quello dei tessitori di Armentières 5,200; quello a Revin e a Laison, nelle Ardenne, 4,950. Gli operai scioperanti non ottennero vantaggi, se non in parte a Revin e a Laison.

Nel 1882 vi ebbero 182 scioperi, di cui 157 per la durata conosciuta di 3,696 giorni e con 42,156 scioperanti.

Da quell'epoca in poi v'ebbe un costante aumento nel numero e nell'importanza degli scioperi.

Navigazione sul lago dei Quattro Cantoni. — *Statistica passeggieri 1889.* — Nel corso del passato anno vennero trasportati dai piroscafi sul lago dei Quattro Cantoni 870,988 persone, contro 859,139 nel 1888; e sul lago di Zug 66,514 persone.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 65,500 per acquisto e trasporto sul posto d'impiego di mc. 9,400 di ghiaia pel completamento della massicciata lungo la linea complementare da Lecco a Como;

L. 2,500 per costruzione di opere di difesa sul piazzale d'accesso al pontile dello scalo lacuale di Colico; costruzione di un piano caricatore scoperto ed impianto di una tettoia in legno per ricovero delle merci;

L. 2,200 per allacciamento del binario tronco del magazzino merci a piccola velocità col binario di prima linea in stazione di Berceto nella linea da Parma a Spezia;

L. 2,000 per concorso nella spesa di costruzione di 15 briglie attraverso il vallone dell'Uomo Morto in territorio di Popoli, nella linea Terni-Rieti-Castellammare Adriatico.

Rete Mediterranea. — Progetti * dei fabbricati viaggiatori nelle stazioni della linea Cuneo-Saluzzo e del ponte sulla Macra;

L. 21,500 per consolidamento del rilevato presso la galleria di Casavecchia fra le progress. 225.000 e 225.200 della linea Empoli-Chiusi;

L. 175 per consolidamento dell'acquedotto di m. 100 di luce al chilom. 53.145 fra le stazioni di S. Basilio e Scanzano.

Rete Sicula. — Fabbisogno * rotaie e materiale minuto d'armamento del tronco Scordia-Militello della ferrovia Valsavoia Caltagirone.

Direzione tecnica governativa della ferrovia Faenza-Firenze. — Progetto d'appalto del tronco Ronta-Borgo San Lorenzo di metri 8,306.76, per L. 4,000,000 (Vedi *Notizie Ferroviarie Italiane*).

Ferrovia Sicignano-Castrocucco. — Fabbisogno * del materiale metallico d'armamento del tronco Casalbuono-Lagonegro.

2. — Progetti e preventivi di spese
approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 11,500 per consolidamento caselli alle prog. 19.500 e 91.795; demolizione e ricostruzione di parte del casello alla progress. 92.511 della linea Roma-Pisa;

L. 18,000 per consolidamento delle case cantoniere ai km. 206.152 e 239.341, e demolizione e ricostruzione di quelle poste ai chilometri 208.449 e 242.435 della Taranto-Reggio;

L. 2400 per lavori di riattivazione dell'esercizio in trincee di Malgesso per guasti avvenuti il 10 novembre 1886;

L. 288,700 per impianto di nuovi binari per deposito carri, per impianto di piattaforme sussidiarie pel giro delle locomotive ed ampliamento del deposito combustibili a Ceva;

L. 2600 per aggiunta di una colonna idraulica all'estremità verso Alessandria in stazione di Acqui.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per la costruzione di due case cantoniere doppie ai chilometri 208.449 e 242.435 della linea Taranto-Reggio. Importo L. 16,500. Il tempo utile per la presentazione delle offerte scade il 25 marzo alle ore 10 ant.

Ricevonsi offerte a trattative private per la fornitura di traversi di quercia rovere. (Vedi pagine *Annunzi*).

SVIZZERA. — *Ferrovia del Gottardo* (Lucerna). — Appalto dei lavori di costruzione di un nuovo fabbricato postale con abitazioni alla stazione internazionale di Chiasso. I lavori sono i seguenti e così periziati:

1. Movimenti di terra, lavori in muratura e d'intonaco	L. 42,500
2. Lavori da tagliapietre	» 9,000
3. Lavori da falegname	» 12,000
4. Copertura del tetto e lavori da lattoniere .	» 2,700
Totale	L. 66,200

Si possono fare offerte per singoli lavori od anche per tutti i lavori complessivamente. I relativi disegni sono ostensibili presso l'Ufficio dell'Ingegnere in capo a Lucerna (palazzo d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo) e presso l'Ingegnere del III Circondario di manutenzione in Bellinzona (fabbricato passeggieri), ove si potranno ritirare anche i formulari per le offerte. Le offerte devono inoltrarsi alla Direzione della Ferrovia del Gottardo a Lucerna al più tardi per il 20 corrente mese.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Agostini G. B. di Milano i lavori e le forniture pel ricambio del fondo di tre vasche in lamiera del rifornitore di Milano centrale col ribasso del 18.90 p. 0|0;

Alla Ditta Cellesi Domenico di Siena l'appalto dei lavori di consolidamento del rilevato stradale nella località detta Palazzone, al chilom. 276.522, della linea Asciano Montepescali, col ribasso del 16 p. 0|0.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato 14 corrente). — Bottai Cesare di Firenze, per fornitura di 20,000 traversi di legno quercia rovere;

Porta Ambrogio di Felizzano, per rifacimento del binario e scambi lungo la linea Asti-Mortara;

G. Raggi e C. Succes. Fischer di Firenze, per fornitura di tonnellate 55,000 di carbone inglese in mattonelle;

Angelo Barucci di Siena, per fornitura di 5000 traversi di legno quercia rovere;

Arbel Lucien di Rive de Gier, per fornitura di 50 ruote sciolte in ferro (senza cerchioni) per locomotive e tenders;

Falchi Agostino di Asciano, per appalto lavori di consolidamento d'un tratto di rilevato alla progressiva 223.660 della linea Asciano-Montepescali;

De Nicolò, dell'appalto per la costruzione del tronco 5° della linea Sparanise-Gaeta lunga m. 8,600;

Franco Ettore, dell'appalto per la costruzione dei tronchi 4° e 5° della linea Cuneo-Saluzzo della complessiva lunghezza di m. 10,982;

Ghirardo Giacomo, dell'appalto per la costruzione del 2° e 4° tronco cadenti sulla tratta Nizza-Asti. Il primo dei detti tronchi comprende la Galleria di Agliano ed è lungo m. 2124,74; nell'altro tronco, che misura una lunghezza di m. 4708, è compresa la Galleria del Bricchetto;

Bertolero Bernardo, la costruzione di un tronco della linea Genova-Asti, della complessiva lunghezza di m. 2040 di cui 960 metri nella Galleria del Cremolino ed il resto all'aperto fino al fiume Orba.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Aggiudicazioni definitive.

Comune di Albissola Marina (Savona). — L'appalto per la costruzione di un pennello in iscogliera sulla spiaggia di Albissola Marina fu aggiudicato al signor Denegri G. B. fu Giovanni col ribasso del 20.06 0|0 su L. 75,929.70 (V. n. 8).

Comune di Manciano. — L'appalto dei lavori occorrenti alla costruzione dell'edificio scolastico fu aggiudicato al signor Gialloretti A. per L. 54,059.40 (V. n. 1).

Appalti.

Municipio di Auronzo (22 marzo, 1ª asta). — Appalto per la costruzione del primo tronco di strada nazionale che da Auronzo mette a Sluderbach. Importo L. 300,000.

Direzione del Genio Militare di Roma (22 marzo, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per sistemare il Tribunale Supremo di Guerra e Marina ed il Comando degli Stabilimenti militari di pena nel fabbricato S. Carlo a Catinari in Roma. Importo L. 30,000. Lavori compiuti in giorni 160. Cauz. L. 3000.

Comune di Carpino (24 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto di tutte le opere e provviste per completare la costruzione dell'edificio scolastico. Importo L. 60,612.31. Lavori completati in anni 2. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva L. 6000. Fatali 8 aprile, ore 6 pom.

R. Prefettura di Treviso (24 marzo, ore 10 ant., unico e def.). — Appalto di urgenti lavori di riordinamento di alcune località a destra del Piave, danneggiate dalla piena del 12 ottobre 1888. Importo L. 49,200. Lavori compiuti in giorni 70. Cauz. provvisoria L. 6000. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di Faedis (Udine) (25 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione di un nuovo ponte in pietra sul Molina presso Ronchis. Importo L. 19,772.50. Cauz. provv. L. 400. Cauz. def. L. 2000.

Amministrazione provinciale di Terra di Lavoro (26 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto pella costruzione di un tronco della strada provinciale Sferracavalli, compreso fra il braccio Panetta ed il ponticello di Belmonte Castello (m. 2802.25). Importo L. 80,000. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva L. 8000. Fatali 15 aprile, ore 12 merid.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Girgenti (27 marzo, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale n. 151, da Ribera alla provinciale Chiusa Sclafani, oltre il torrente San Carlo, compreso fra Calamonaci e l'innesto della strada Lucca Sicula-Villafranca Sicula (m. 11,069.33). Importo ridotto L. 268,090 (V. n. 7).

R. Prefettura di Catania (28 marzo, ore 12 merid. Fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada comunale obbligatoria che da Biancavilla conduce alla frazione Rovere Grosso. Importo ridotto L. 60,008.70 (V. n. 1 e 7).

R. Prefettura di Caltanissetta (31 marzo, ore 12 merid. 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di costruzione del secondo tratto del secondo tronco della strada comunale obbligatoria Castrogiovanni-Valguarnera, compreso dai Calderai alla comunale Mulinello-Leonforte (metri 4245). Importo L. 131,644.98. Cauzione provvisoria L. 6000. Cauzione definitiva. L. 10,000. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ferrara (2 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione generale frontale e retrofrontale del Froldo Piacentina a destra di Po, in Comune di Copparo, nel tronco IV della Sezione III del Circondario idraulico di Ferrara. Importo L. 164,507. Cauzione provvisoria L. 8000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in 300 giorni.

SPAGNA. — *Direzione generale dei Lavori Pubblici* (Ministero del Fomento) — Madrid. — 11 aprile, ore 1 pom. — Lavori del ponte metallico di Carrizo sull'Obigo. Importo L. 295,032.86.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fabbrica d'Armi — Terni — (25 marzo, ore 4 pom. unica e definitiva). — Fornitura di acciaio in filo grosso, in verghe e lamiera. Importo L. 5456,75. Consegna in giorni 30. Cauz. L. 546.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Guglielmo Lindemann, Bari: 2 caldaie per barche a vapore, L. 4910.69;

Düsseldorfer Röhren und Eisen Walzwercke, Düsseldorf: tubi scaldatori e per caldaie, L. 7835;

G. and J. Weir, Glasgow: 2 evaporatori ed accessori, L. 10,900.

G. E. Cerruti, Batum: olio minerale, L. 6000;

Pareto Carlo fu Giuseppe, Torino: lanterne di sicurezza di ottone, L. 6348.80;

Rob Huyssen e C., Iserlohn: oggetti di metallo argyroid, L. 3850;
Stal e C., of Scotland. Glasgow: verghe angolate in acciaio, L. 5500;
Cerruti G. E., Batum: residui di petrolio, L. 7980;
Fratelli Raddi e C., Spezia: mobili diversi, L. 3535;
Gio. Ansaldo e C., Sampierdarena: un verricello a vapore, L. 3500;
Algostino Pietro, Villeneuve: ferro finissimo lire 86,198.40.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione del Ponte Metallico sulla Bormida per conto del Municipio di Bubbio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Marzo 8	Marzo 15
Azioni Ferrovie		Meridionali	L. 687.50	693
»	»	Mediterranee	» 551.50	555
»	»	Sicule	» 575	565
»	»	Sarde (preferenza)	» 265	285
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 370	370
»	»	Gottardo	» 830	840
Buoni Ferrovie		Meridionali	» 533	533
Obbligazioni Ferrovie		Sassuolo-Modena	» 294	294
»	»	Novara-Seregno	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 318.50	321
»	»	» 2ª emiss.	» 305	305
»	»	Centrale Toscana	» —	520
»	»	Meridionali	» 318.75	318.75
»	»	Sarde, serie *A.*	» 310	310
»	»	» serie *B.*	» 307	307
»	»	» 1879	» 312.50	312.50
»	»	Pontebba	» 460	460
»	»	Nord-Milano	» 262.50	262 50
»	»	Meridionali Austriache	» 322.50	322
»	»	Gottardo 4 %	» 102.40	102.30

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

27 marzo. — **Società Anonima per la Ferrovia Mantova-Modena.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 3 pomer., nel locale della Società in Torino. Seconda convocazione.

27 marzo. — **Società Anonima Ferrovia Alessandria-Acqui.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 merid. in Firenze.

27 marzo. — **Società Anonima Ferrovia Torreberetti al Gravellone.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pomerid. in Firenze.

27 marzo. — **Funicolare Genovese.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. presso la Banca Granet Brovon et C.

27 marzo. — **Società Italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede sociale in Roma.

27 marzo. — **Società Anonima Ferrovia Superga.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. in Torino.

27 marzo. — **Società Anonima dei Tramways di Trapani.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. nella sede sociale.

28 marzo. — **Società Anonima per la Ferrovia da Fossano a Mondovì.** — Assemblea generale per le ore 2 pom., presso la sede sociale.

28 marzo. — **Società della Ferrovia Lugano-Monte S. Salvatore.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 9 antimeridiane in Lugano.

29 marzo. — **Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 3 pomer., alla sede della Compagnia in Roma.

29 marzo. — **Società Anonima Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 3 pom, in Milano.

29 marzo. — « Lariana » **Società di Navigazione sul Lago di Como.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 merid. in Como.

29 marzo. — **Ferrovia Modena-Vignola.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 merid. nella sede sociale in Milano.

29 marzo. — **Società Anonima per la Ferrovia Verona-Caprino-Garda.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 4 pom. in Milano.

29 marzo. — **Società Generale per le Ferrovie Complementari** (in liquidazione). — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. in Roma.

30 marzo. — **Società dei Tramways Vercellesi.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 1/2 in Vercelli.

30 marzo. — **Società delle Ferrovie Sicule Occidentali.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 3 pom. nella Sede sociale in Roma.

30 marzo. — **Società Anon. per la costruzione ed esercizio della Tramvia a vapore da Pinerolo a Perosa Argentina.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pomerid. nella sede in Pinerolo.

30 marzo. — **Società An. per la Ferrovia Suzzara-Ferrara.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 10 ant. in Milano.

30 marzo. — **Società An. per la Ferrovia Novara-Seregno.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. in Milano.

31 marzo. — **Società Italiana Tramway-Omnibus e Trasporti.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 4 pom. in Roma.

Banche e Società diverse.

25 marzo. — **Società Telefonica Piemontese.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. nella sede sociale in Torino.

26 marzo. — **Società Generale delle Torbiere Italiane.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 3 1/2 in Torino.

29 marzo. — **Società Anon. Stabilimento Metallurgico di Piombino.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. in Firenze.

29 marzo. — **Banca Tiberina.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. in Torino.

30 marzo. — **Società Italiana di Elettricità sistema Cruto.** — Assemblea ordinaria per le ore 10 ant. in Torino.

31 marzo. — **Società Italiana dei Cementi e delle Calci idrauliche in Bergamo.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 11 ant. nella sede in Bergamo.

31 marzo. — **Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. in Padova.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

Belgio. — Notasi un aumento nelle esportazioni in Germania ed una diminuzione verso la Francia eccetto che per i *cokes.* — La Società ferroviaria « Grand-Central Belge » attua da oggi una nuova tariffa per il trasporto dei combustibili dalle stazioni carbonifere del bacino di Charleroi in destinazione delle località servite dalla ferrovia del Gottardo.

Germania — Tiensi dietro con ansia, e perciò con grandi circospezioni negli atti commerciali, ai preliminari del grande sciopero dei minatori in Inghilterra, annunciato per oggi come già dicemmo nel numero precedente. Pare tuttavia accertato, sino ad ora, che lo sciopero inglese non sarà seguito da sciopero dei minatori della Germania.

Inghilterra. — Attendesi il preannunciato sciopero generale; nonostante che possasi ancora sperare qualche parziale componimento tra proprietari e minatori, mentre è rotto ogni accordo tra la Federazione nazionale dei minatori e la Federazione dei proprietari d'Inghiltera e Paese di Galles.

Ferri e ghise.

Belgio. — Il mercato metallurgico mantiensi calmo; i produttori stanno in sull'avviso per causa dei prezzi del combustibile e per la deficienza nello *stock.*

Germania. — Il mercato incomincia ad essere più calmo dopo il costante aumento dei prezzi dal principio dell'anno corrente.

Francia. — Continua il ribasso; i ferri mercantili non oltrepassano il corso di 200 lire.

Inghilterra. — Mercato quasi nullo; sarà tuttavia difficile un ribasso per la scarsità del combustibile.

Middlsbrough. — Ghisa *Cleveland* n. 3, quotata 50 sc. 6 d.; il prezzo dei ferri fini ribassati di 2 sc. 6 d.

Glascow. — Ferri in ripresa: a contanti da sc. 50 a 50-5; ad un mese da sc. 50-7 a 50-9.

Rame.

Secondo una statistica testè pubblicata la produzione del rame fine o mercantile fu la seguente in tutto il mondo:

	1889	1888	1887	1886	1879
Quantità tonnell.	262.990	259,126	223.973	217,136	151,963
Prezzo medio Ls.	49-10-16	87-7-6	42-3	40-6	57-11

Francia. — *Parigi.* — Mercato assai fermo, nonostante non abbiano variato i prezzi della settimana precedente. *Chilì* in barre, prime marche, L. 130; marche ordinarie L. 125; lingotti L. 135;

Best Selected L. 142,50; minerale di Corocoro L. 145; consegna all'Havre.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato sempre ben sostenuto. Elettrolitico da M. 79 ad 86; inglese affinato in lingotti da M. 59 a 61; inglese laminato, dogana compresa, da M. 75 a 78.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato instabile; poche transazioni in principio della settimana, mercato più attivo poscia, reazione infine. *Chilì* buono ordinario da Ls. 46-12-6 a 46-17-6 a contanti; da Ls. 47-5 a 47-10 a tre mesi; *Tough* inglese da Ls. 52 a 52-10; *Best Selected* da Ls. 54 a 55. Molto ricercato l'elettrolitico.

STATI UNITI. — *New-York.* — *Lac* da 14 1|4 a 14 1|2 cts.; altre marche da 12 3|4 a 13 cts.

Stagno.

FRANCIA. — *Parigi.* — Stessi prezzi della settimana precedente, eccetto lo stagno inglese in ribasso di L. 2.50.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato debole. *Banka* e stagno inglese in blocchi M. 105, affinato 107 ogni 50 chilogrammi.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Dopo un rialzo per le domande americane v'ebbe regresso. Si chiuse da Ls. 90-10 a 90-12-6 per contanti ed a Ls. 91-10 a tre mesi.

Piombo.

FRANCIA. — *Parigi.* — Rialzo di L. 0.75 sulla settimana precedente. Marche ordinarie consegna a Parigi L. 34; per consegna all'Havre L. 33.25.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato sostenuto sui prezzi della settimana precedente, cioè: piombo inglese in *saumons* M. 17-40; tedesco in rotoli M. 16-70; tedesco in *saumons* M. 15-60; di Spagna M. 18 60 il quintale.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Piombo straniero da Ls. 12-10 a 12-12-6; piombo inglese da Ls. 12-15- a 12-17-6.

Zinco.

FRANCIA. — *Parigi.* — Nuovo ribasso di L. 1, per le consegne all'Havre e di L. 0.50 per le consegne a Parigi.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato sostenuto sui prezzi della settimana precedente.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Il ribasso del mercato a Parigi ha avuto contraccolpo sul mercato di Londra, ove i corsi ribassarono di 5 sc. sui prezzi della settimana precedente.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 6ª Decade — dal 21 al 28 Febbraio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	615.588 45	29.936 25	198.829 49	1.057.549 37	7.558 76	1.909.462 32	4.055 00	470 89
1889	663.319 61	33.920 43	230.221 44	1.005.047 33	7.345 67	1.939.854 48	3.997 00	485 33
Differenze nel **1890**	— 47.731 16	— 3.984 18	— 31.391 95	+ 52.502 04	+ 213 09	— 30.392 16	+ 58 00	— 14 44
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	4.129.998 55	192.907 10	1.506.594 55	7.552.360 74	71.341 92	13.453.202 86	4.055 00	3.317 68
1889	4.501.505 28	221.868 72	1.515.065 44	6.936.459 68	70.440 68	13.245.339 80	3.997 00	3.313 82
Differenze nel **1890**	— 371.506 73	— 28.961 62	— 8.470 89	+ 615.901 06	+ 901 24	+ 207.863 06	+ 58 00	+ 3 86
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	47.876 78	1.031 24	12.608 98	64.007 72	321 85	125.846 57	1.109 00	113 48
1889	44.514 63	985 43	12.301 15	58.108 01	290 01	116.199 23	1.114 00	104 31
Differenze nel **1890**	+ 3.362 15	+ 45 81	+ 307 83	+ 5.899 71	+ 31 84	+ 9.647 34	— 5 00	+ 9 17
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	342.311 48	6.533 03	86.489 16	452.017 24	5.532 99	892.883 90	1.109 00	805 13
1889	325.370 82	6.273 26	76.728 80	418.234 15	5.304 74	831.911 77	1.114 00	746 78
Differenze nel **1890**	+ 16.940 66	+ 259 77	+ 9,760 36	+ 33.783 09	+ 228 25	+ 60,972 13	— 5 00	+ 58 35

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1890	**1889**	*Differenze* nel **1890**	**1890**	**1889**	*Differenze* nel **1890**
Viaggiatori	1.724 74	2.577 65	— 852 91	12.303 84	14 953 50	— 2.649 66
Merci	631 83	657 10	— 25 21	4.611 43	4.356 83	+ 254 60
Introiti diversi	18 49	12 50	+ 5 99	157 43	242 40	— 84 97
TOTALI	2.375 12	3 247 25	— 872 13	17.072 70	19.552 73	— 2.480 03

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 28 *Febbraio* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Nettuno-Ciampino	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 103	Chil. 14	Chil. 53	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	2,474.40	7,990.00	806.60	3,457.85	662.05	1,832.45	1,821.60	3,139.80	3,375.95	1,433.70	3,848.00	1,400.30
Bagagli e Cani	36.10	187.90	19.60	23.85	5 80	48 80	4.50	21.00	36.60	12.70	25 35	9.25
Merci a G. V. ed Accelerata	273.25	2.048.90	63.95	345 15	93.95	124.60	33.40	97.90	254.45	201.45	323.90	126.20
Merci a P. V.	5.235.20	4,048.05	732.45	2,410.10	2,389.50	2.183.65	87.20	1,711.15	770.70	169.45	13,76.85	620.00
TOTALI	8,018.95	14,274.85	1,622.60	6,236.95	3,151.30	4,189.50	1,946.70	4,969.85	4,437.70	1,817.30	5,574.10	2,155.75

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

23ª Decade — Dall'11 al 20 Febbraio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1890	56.225 34	1.379 07	2.711 49	144.851 00	651 12	205.818 08	609 00	337 96
1889	86.811 17	2.310 76	7.590 47	97.120 45	2 032 73	195.865 58	609 00	321 62
Differenza nel **1890**	— 30.585 83	— 931 69	— 4.878 98	+ 47.730 61	— 1.381 61	+ 9.952 50	»	+ 16 34
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 20 FEBBRAIO 1890				
1889-90	2.374.402 44	49.669 78	321.206 44	2.382.954 38	33.666 06	5.161.899 10	609 00	8.476 02
1888-89	2.226.703 85	42.871 04	230.805 75	2.429.363 68	40.874 37	4.970.618 69	609 00	8.161 94
Differenza nel **1890**	+ 147.698 59	+ 6.798 74	+ 90.400 69	— 46.409 30	— 7.208 31	+ 191.280 41	»	+ 314 08

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	7.163 42	20 00	88 15	12.052 99	7 75	19.332 81	111	174 16
1889	3.640 35	27 59	188 15	4.513 11	107 75	8.476 95	64	132 45
Differenza nel **1890**	+ 3.523 07	— 7 59	— 100 00	+ 7.539 88	— 100 00	+ 10.855 36	+ 47	+ 41 71
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 20 FEBBRAIO 1890.				
1889-90	282.715 53	2.151 32	23.425 07	80.863 58	526 31	389.681 81	111	3.510 65
1888-89	101.053 69	1.182 13	5.929 30	34.635 68	1.086 64	143.887 44	64	2.248 24
Differenza nel **1890**	+ 181.661 84	+ 969 19	+ 17.495 77	+ 46.227 90	— 560 33	+ 245.794 37	+ 47	+ 1.262 41

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI GENNAIO 1890.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9
Grande Velocità.	10,302.80	23.151.60	12.228.85	2366.24	3,075.95	650.40	618.45
Piccola Velocità	609.30	8435.61	12.012.65	492.81	301.10	» »	136.10
Totali	10,912.10	31,587.21	24,241.50	2859.05	3,377.05	650.40	754.55

ANNUNZI

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 22 Marzo 1890. NUM. 12.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

I LAVORI APPALTATI E QUELLI DA APPALTARSI

DELLE FERROVIE

Eboli-Reggio, Catanzaro-Stretto Veraldi e Messina-Patti-Cerda

Dagli *Allegati* annessi alla *Relazione* dell'on. Roux, per la Commissione della Camera incaricata di esaminare il *Disegno di legge* circa i « Provvedimenti relativi al modo di pagamento delle spese di costruzione delle linee ferroviarie indicate nell'art. 4 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 e nell'art. 4 della legge 20 luglio 1888 n. 5550 (serie 3ª) » — disegno di legge che fu approvato dalla Camera nella seduta del 14 corrente e votato in quella successiva (1) — riportiamo i seguenti dati sui *Lavori appaltati e quelli da appaltare delle linee Eboli-Reggio, Catanzaro-Stretto Veraldi e Messina-Patti-Cerda.*

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 11.

L'appalto dei sette tronchi, di cui nella tabella II, ebbe luogo, come si sa, per licitazione privata.

***

I. — RIASSUNTO DEI LAVORI APPALTATI E DI QUELLI DA APPALTARE.

Per le linee Eboli-Reggio, Messina-Patti-Cerda e Catanzaro-Stretto Veraldi furono appaltati, in base all'art. 4 delle leggi 24 luglio 1887 e 20 luglio 1888, n. 7 tronchi del complessivo importo di . . . . L. 175,381,102

Ne restano da appaltare 3 del presunto importo di . . . . » 96,600,000

Totale importo presunto delle linee sudd. L. 271,981,102

***

II. — LAVORI APPALTATI.

Num. d'ord.	INDICAZIONE DELLE LINEE E DEI TRONCHI	IMPRESE	DATA del contratto d'appalto	IMPORTO netto dell'appalto	Durata dei lavori (anni)	DATA della consegna dei lavori
	Linea Eboli-Reggio.					
1	Pisciotta-Castrocucco	Medici Luigi . .	19 maggio 1888	52,000,000	5	18 agosto 1888
2	Casalbuono Lagonegro	Benelli Ignazio. .	14 maggio 1888	10,300,000	4	24 settembre 1888
3	S. Eufemia-Ricadi.	Dos Passos John .	23 gennaio 1889	16,350,000	4	1 agosto 1889
4	Ricadi-Gioia Tauro	Calderai Michele .	4 aprile 1889	11,000,000	4	16 agosto 1889
5	S. Eufemia-Castrocucco	Parisi Saverio . .	7 agosto 1889	43,783,000	4	dicembre 1889
	Linea Catanzaro-Stretto Veraldi.					
6	S. Eufemia Marcellinara	Ronchi e Bagozzi .	24 luglio 1889	9,448,102	3	dicembre 1889
	Linea Messina-Patti-Cerda.					
7	S. Filippo-Zappulla	Cesaroni Ferdin. .	23 giugno 1888	31,900,000	5	30 novembre 1888
		TOTALE importo lavori deliberati . L.		175,381,102		

***

III. — Lavori da appaltare.

Per questi, dell'importo complessivo di L. 96,600,000, diamo la tabella della presunta ripartizione semestrale dei lavori, ossia l'importo netto dei lavori che presuntivamente dovrebbero essere eseguiti alla fine delle seguenti epoche semestrali:

N. d'ord.	TRONCHI DI LINEA	Secondo semestre 1890	Primo semestre 1891	Secondo semestre 1891	Primo semestre 1892	Secondo semestre 1892	Primo semestre 1893	Secondo semestre 1893
8 9 10	Lagonegro-Castrocucco. . . . . Catanzaro-Settingiano . . . . . Zappulla-Cefalù	3,000,000	8,000,000	15,000,000	20,000,000	20,000,000	20,000,000	10,600,000

IL SERVIZIO CUMULATIVO PER LA SARDEGNA

La Commissione, istituita dal Ministro delle Poste e dei Telegrafi, on. Lacava, per la riforma nel servizio cumulativo fra il Continente e la Sardegna, s'è riunita in questi giorni (1) al Ministero delle Poste e Telegrafi per completare i provvedimenti relativi al servizio stesso (2).

La Commissione ha preso le seguenti risoluzioni:

1° di applicare allo scalo di Genova le spese locali ridotte da lire 1,80 a cent. 50 per tonnellata di merci, in seguito all'accosto dei piroscafi al Ponte Andrea Doria;

2° di ridurre le spese locali a Cagliari alla misura determinata nella conferenza colà tenutasi nel dicembre 1889 non appena le merci potranno sbarcarsi al magazzino sulla banchina;

3° di mantenere per Livorno l'attuale sistema di transito, non essendosi potuto ottenere i locali alla diga rettilinea pel concentramento delle merci;

4° di deferire all'esame ed alle determinazioni della Società di navigazione la proposta di lasciare ai mittenti la facoltà di pagare, quando riesca loro conveniente, per il peso minimo di 50 chilogrammi le spedizioni per le quali fu stabilita la tariffa speciale dei piccoli colli;

5° di convenire che nelle spedizioni dei piccoli colli con destinazione ad un porto di mare i prezzi relativi fissati comprendano la spesa dello sbarco nelle località designate dalle Agenzie;

6° di ammettere eccezionalmente la via di Napoli per le merci a piccola velocità cambiate fra Roma e Cagliari, onde evitare che siano spedite per la via lunga e più dispendiosa di Roma-Civitavecchia-Golfo-Aranci-Cagliari;

7° di ammettere al servizio cumulativo le stazioni di Chilivani, Monti, Decimo e Sesto Fiorentino, nonchè la stazione di Tivoli, previe informazioni per quest'ultima località sul movimento commerciale colla Sardegna;

8° di estendere il servizio stesso alle stazioni delle ferrovie secondiarie della Sardegna, Alghero, Tempio, Nuoro e Bosa, ed alla linea Cagliari-Laconi. La Società delle dette ferrovie si metterà all'uopo d'accordo per gli opportuni studi colla Compagnia Reale delle Strade ferrate Sarde e frattanto si agevoleranno i trasporti col sistema attuale;

9° di far partecipare al servizio cumulativo la spedizione dei recipienti vuoti e delle damigiane del vino;

10° di far pratiche per rimuovere ogni difficoltà nello scopo di conseguire che siano ammessi nel detto servizio i bagagli dei viaggiatori.

In fine fu espresso il desiderio di procedere alacremente negli studi, già iniziati, per la riforma del servizio cumulativo ferroviario marittimo generale.

(1) Vedi « Informazioni » del n. 10 a pag. 150.

(2) Circa i provvedimenti precedentemente adottati per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo, vedi le « Informazioni » dei numeri 50, 48, 46, 42, 41 e 39 del 1889; nell'ultimo dei quali contengonsi le modificazioni apportate al predetto servizio.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Per il personale della Mediterranea.

Sappiamo che il Comitato delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha approvato definitivamente, in seguito a delegazione del Consiglio d'Amministrazione, nell'adunanza tenutasi ieri le proposte di aumenti di stipendio e gratificazioni al personale della Rete, con decorrenza i primi dal gennaio 1890, per il complessivo ammontare di L. 706,000 circa.

Nella prossima seduta del Consiglio che avrà luogo il giorno 28 corrente, verranno poi presentate per l'approvazione, a termini dello Statuto, le proposte per nomine a stabile colla decorrenza suindicata, importanti una maggiore spesa di L. 44,000 circa.

In complesso quindi i provvedimenti presi a favore del personale importano L. 750,000 circa, e favoriscono n. 6280 Agenti circa.

><

Ferrovia Pisa-Roma.

(*Doppio binario fra Ponte Galera e Maccarese*).

Sulla tratta Ponte Galera-Maccarese della linea Pisa Roma, a datare dal giorno 20 marzo corrente, fu attivato il servizio a doppio binario, principiando col treno 1244.

><

Congresso Internazionale Ferroviario

(*Quarta Sessione a Pietroburgo nel 1892*).

La Commissione Internazionale del Congresso delle Strade Ferrate la quale, come si sa, ha sede permanente a Bruxelles, ha ricevuta partecipazione che, su proposta del Ministro delle vie di comunicazione, S. M. l'Imperatore di Russia si è degnata di acconsentire che sia tenuta nel 1892, a Pietroburgo, la quarta Sessione del Congresso Internazionale delle Strade Ferrate.

Tutto fa credere che la quarta Sessione, e per le accoglienze che saranno fatte ai membri di essa e per l'importanza del suo programma, non riescirà inferiore alle tre precedenti di Bruxelles, Milano e Parigi.

><

Ferrovia Faenza-Firenze.

(*Avviso appalto unico incanto tronco Fosso Canecchi-Ronta*).

Alle ore 10 antimeridiane del 24 aprile p. v. in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore generale delle Strade Ferrate, e presso la Regia Prefettura di Firenze, avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Fosso

Canecchi-Ronta della ferrovia Faenza-Firenze, fra il termine del tronco Crespino-Fosso Canecchi e la stazione di Ronta compresa, della lunghezza di m. 4,600 circa, escluse le espropriazioni stabili, la provvista del materiale metallico d'armamento, dei meccanismi fissi e del mobilio per le stazioni ed ogni provvista e posa pel telegrafo, per la presunta somma di L. 5,420,000, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'asta avrà luogo a termini dell'articolo 87, lettera *a*, del Regolamento di contabilità 4 maggio 1885, numero 3074, e cioè mediante offerte segrete da presentarsi all'asta, o da farsi pervenire in piego suggellato per mezzo della posta, ovvero consegnandolo personalmente, o facendolo consegnare a tutto il giorno che precede quello dell'asta, all'ufficio contratti del Ministero od al Prefetto di Firenze.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di giorni 730 (settecento trenta) dalla data del verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 190,000, e quella definitiva in lire 321,000, ambedue in numerario od in titoli, come all'articolo 3 del Capitolato generale di appalto.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovia Lecco-Colico.

(*Progetto di variante*).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione Governativa il progetto d'una variante al tracciato approvato per la costruzione della ferrovia da Lecco a Colico fra le progressive chilometriche 1672 e 3613.

Il progetto di variante considera la deviazione della ferrovia verso monte, in galleria, della lunghezza di m. 500, evitando così ogni disturbo alla strada nazionale dello Stelvio, che in quella località doveva essere deviata, e sopprimendo un passaggio a livello attraverso la medesima.

Adottando la proposta variante la linea sarà messa in migliori condizioni di stabilità e di sicurezza e ne saranno anche migliorate le condizioni di tracciato planimetrico e di profilo. La variante porterebbe l'insignificante allungamento di linea di metri 15.50.

><

Ferrovia Colico-Sondrio.

(*Progetto modificato di opere di difesa contro l'Adda*).

La Società predetta ha rimesso al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate il progetto delle opere occorrenti per difendere la ferrovia Colico-Sondrio, contro l'Adda fra i km. 31 e 38, modificato in conformità del voto espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

La spesa necessaria per l'esecuzione dei lavori è complessivamente preventivata in L. 498,000 da imputarsi al conto costruzioni della linea.

Le opere proposte consistono nella esecuzione di una difesa continua della sponda dell'argine, mediante scogliera di massi naturali.

><

Ferrovia Piacenza-Bologna.

(*Risanamento e completamento della massicciata del tronco Borgo San Donnino-Parma*).

La Società stessa ha presentato all'approvazione governativa la proposta per il risanamento ed il completamento della massicciata del tronco della ferrovia Piacenza-Bologna, compreso fra Borgo S. Donnino e Parma. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 45,700. Il lavoro sarà eseguito in economia, fatta eccezione della fornitura, del carico e dello scarico a piè d'opera della ghiaia vagliata da estrarsi dal torrente Taro, per cui si procederà ad un appalto a trattativa privata.

><

Stazione di Campiglia Marittima.

(*Progetto d'appalto pei lavori di ampliamento*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di appalto pei lavori di ampliamento della stazione di Campiglia Marittima, nella quale si innesta la nuova ferrovia da Cornia a Piombino.

L'ampliamento consiste nell'aggiunta di tre nuovi binari, in alcune modificazioni della pianta del fabbricato vaggiatori, nell'aggiunta di una pensilina metallica e di un fabbricato pel personale viaggiante, lampisteria e detenuti; nella costruzione di una casa cantoniera all'uscita della stazione; nell'allargamento del piazzale della stazione e del ponte in ferro sul torrente Cornia e nell'aggiunta di una piattaforma di m. 8 per girare le locomotive.

L'importo totale dei lavori, compreso gli imprevisti e le spese generali, ammonta a L. 151,873.40; a cui, aggiunto il valore del materiale metallico di armamento, calcolato in L. 39,636.60, si ha una spesa complessiva di L. 191,510.

Il progetto è compilato in guisa da poter servire di base tanto per una licitazione, che per una trattativa privata.

><

Macchinario per le Officine di Bologna, Rimini e Foggia.

(*Progetto e preventivo d'acquisto ed impianto*).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione governativa tre proposte pell'acquisto ed impianto di macchinario rispettivamente nelle Officine Sociali di Bologna, di Rimini e di Foggia.

Il preventivo della spesa occorrente per le Officine di Bologna ammonta a L. 26,906.71; per quelle di Rimini a L. 7973.43, e per quelle di Foggia a L. 16,707.67.

Nel 1° di detto preventivo è considerato anche l'acquisto di:

Un tornio parallelo per filettare;

Un tornio universale a filettare e profilare;

Un maglio a vapore a doppio effetto di 500 chilogrammi;

Un tornio per le imbottiture della latta;

Una macchina per forare e mortasare;

Una macchina per affilare seghe circolari ed a nastro.

Nel 2° preventivo sono compresi, fra l'altro, i seguenti acquisti:

Una limatrice semplice;

Un tornio per tubi bollitori;

Una macchina per tornire i bottoni di manovelle;

Una macchina per affilare automaticamente le seghe.

Finalmente, nel 3° preventivo, riguardante le Officine di Foggia, è compreso anche l'acquisto di:

Una fresatrice universale;

Una macchina universale a filettare le frese;

Un tornio revolver universale a filettare;
Un tornio per tubi bollitori;
Una mola a smeriglio, verticale.

><

Fabbisogno di materiale metallico d'armamento per la linea Reggio-Sant'Eufemia.

Sappiamo che è stato presentato al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate il fabbisogno del materiale metallico di armamento occorrente per il tronco da Gioia a Rosarno, compreso nei tronchi da Ricadi a Gioia, della linea da Reggio a Santa Eufemia, in appalto a licitazione privata alla Impresa Calderai. La lunghezza totale del binario da armare è di m. 11,195, e la quantità e peso del materiale all'uopo occorrente risulta come segue:

	N.	Chilog.
rotaie da m. 9	2449	815,683
rotaie da m. 8.94	69	
stecche	5136	41,088
piastre di fondo .	16,996	35,888
arpioni	56,404	23,690
chiavarde . . .	10,273	7,602

Ci consta che la Impresa predetta è intenzionata di aprire all'esercizio il tronco predetto prima dello scadere del mese di dicembre p. v.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.
(Stato dei lavori nelle gallerie di Limone e di Tenda).

Al 1° del corrente mese la situazione dello scavo e delle murature per le gallerie di Limone (lunga m. 410.79) e di Tenda (lunga m. 8100) in costruzione nel tronco da Limone a Vievola, della linea Cuneo-Ventimiglia era la seguente:

Galleria di Limone — scavo — avanzata metri 272, in calotta m. 163; *muratura* — calotta metri 85;

Galleria di Tenda — scavo — avanzata metri 143, in calotta m. 30; *muratura* — calotta m. 6

I lavori murari del predetto tronco sono sospesi a causa dei geli. Procede avanti l'argine tra lo sbocco sud della galleria di Limone e l'imbocco nord della galleria di Tenda mercè le materie che provengono dai due attacchi in galleria.

><

Ferrovia Ceva-Ormea.
(Stato dei lavori sul tronco Mursecco-Val d'Inferno).

Sulla situazione a tutto febbraio dei lavori di costruzione del terzo tronco della ferrovia Ceva Ormea, compreso fra Rivo Mursecco e Val d'Inferno, riceviamo le seguenti informazioni:

Le espropriazioni per l'intero tronco sono completate;

Delle tre *opere d'arte maggiori*, due, cioè il ponte 1° sul Tanaro ed il ponte sul Morsangua sono ultimate; la terza, cioè il ponte 2° sul Tanaro, non è ancora iniziata;

Le opere d'arte minori sono 41 in tutto; di queste 31 trovansi già ultimate, una è in corso di costruzione e 9 sono da incominciare;

I *muri* proposti sono due, uno è in corso di costruzione, l'altro non è ancora iniziato;

Dei *fabbricati*, sono ultimati, meno i lavori di finimento, il fabbricato viaggiatori, i cessi, il piano caricatore scoperto ed il rifornitore della stazione di Garessio, nella quale poi sono in corso di costruzione i marciapiedi ed il magazzino del carbone;

Non sono ancora iniziati la tettoia-merci e la rimessa provvisoria locomotive della detta stazione, nonchè tutti i fabbricati della fermata di Trappa;

Di *case cantoniere* se ne hanno ultimate, meno i lavori di finimento, 5; le altre due sono da iniziare;

Di 4 *garette* 2 sono compiute e due rimangono da fare;

Le *deviazioni di strade* progettate sono 10, di queste 2 sono finite, 1 quasi ultimata, e 7 ancora da incominciare;

Delle 6 *opere di consolidamento* proposte, una sola è finita, le altre 5 sono da iniziare;

Di *passi a livello* 6 sono ultimati, 1 in corso di costruzione e 6 da incominciare.

><

Ferrovia Catanzaro-Sant'Eufemia.
(Stato dei lavori del tronco Settingiano-Marcellinara).

Sulla situazione dei lavori di costruzione del tronco da Settingiano a Marcellinara, della linea Catanzaro Sant'Eufemia, in appalto all'Impresa Ottavio Levi, riceviamo le seguenti notizie; le quali sono riferite al 1° del corrente mese:

Espropriazioni. — Tutte le espropriazioni per la sede stabile della ferovia sono state eseguite.

Opere d'arte maggiori. — Sono completi, meno i parapetti ed i paraghiaia, i due ponti Fallaco 1° e Fallaco 2°.

Opere d'arte minori. — Sono ultimate, ad eccezione di un acquedotto di m. 0.60 e di un tubo sifone; *muri*, sono completi, meno i parapetti; *case cantoniere*, ultimate, meno i lavori di finimento; *fabbricati*, completi, meno i lavori accessori, il fabbricato viaggiatori ed il magazzino merci della stazione di Marcellinara, nella quale è in costruzione la fabbrichetta di cessi.

Le opere di consolidamento progettate sono finite.

Galleria di Marcellinara, della lunghezza di metri 1758; lavoro eseguito: *scavo*, avanzata m. 1014.10, calotta m. 973 30, strozzo m. 918, piedritti m. 886.20, arco rovescio m. 845; *muratura*, calottta m. 948, piedritti m. 886.20, arco rovescio m, 845.

><

Spostamento linea Firenze-Roma attorno a Firenze.
(Istanza comunale di Firenze sul progetto Nicolari).

C'informano da Firenze che il Sindaco ha rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici una deliberazione del Consiglio Comunale, concepita in questi termini:

« Il Consiglio, avuta cognizione del tracciato » proposto dal R. Ispettore-Capo cav. Nicolari, per » spostare la linea della strada ferrata Firenze-Roma » nel tratto che gira attorno alla città, dal Colle del » Pellegrino al torrente Affrico e secondo il quale » la linea della strada ferrata, rimontando la valle » del Mugnone fino al Ponte alle Riffe, e passando » sotto al Colle delle Forbici, lambirebbe a monte » il Campo di Marte, per rientrare nella linea ora » esistente, al di là del torrente Affrico;

« Ritenuto che questo tracciato tornerebbe molto » più utile a Firenze, come quello che permetterebbe » la espansione della città, fino al piede della col- » lina Fiesolana, e rendendo libere tutte le comu- » nicazioni nella zona compresa fra il torrente Mu- » gnone e la via Settignanese, libererebbe Firenze » dai passaggi a livello e dalla necessità di promuo- » vere la costruzione dei soprapassaggi alla strada » ferrata;

« Senza rinunziare ai diritti che competono al » Comune in virtù del Decreto Reale del 19 settembre » 1866 per l'approvazione del piano regolatore edi- » lizio, e per lo spostamento della linea Aretina se- » condo il tracciato Poggi-Laschi;

« Raccomanda all'onorevole Sindaco di fare va-

» lere presso S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici » le ragioni per le quali, nell'interesse di Firenze, » sarebbe da preferire il tracciato proposto dal R. » Ispettore Capo cav. Nicolari ».

><

Per i contratti colle Società cooperative di costruzione.

(*Deliberazione della Corte dei Conti*).

Sappiamo che la Corte dei Conti, in occasione dell'esame di un Decreto Ministeriale per l'approvazione di un contratto stipulato con una Società cooperativa di costruzioni fra braccianti, ha ritenuto che simili decreti debbano essere corredati degli atti comprovanti la legale costituzione delle Società cooperative alle quali si riferiscono i contratti, e che i progetti di questi, quando il loro importo sia superiore alle L. 8000 debbano essere sottoposti al preventivo parere del Consiglio di Stato; perchè, se coll'articolo 4 della legge 11 luglio 1889, N. 6216, si venne a fare un'aggiunta agli articoli 4 e 5 della legge sulla Contabilità generale dello Stato, non si intese però di derogare al disposto dell'articolo 9 della legge stessa.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi il progetto di appalto per la fornitura dei ferri minuti occorrenti per l'armamento del tronco da Guinadi a Pontremoli, nella ferrovia da Parma a Spezia. La spesa all'uopo occorrente, comprese lire 767.13 di imprevisti, è preventivata di L. 73,300. La quantità di materiale da provvedere è la seguente:

Stecche a cerniera . . .	Quint.	495.52
Piastre di fondo	»	705.87
Chiavarde con rosetta . .	»	91.86
Arpioni	»	361.78

><

Il prefato Consesso ha opinato che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo per i lavori di consolidamento delle trincee Acqua Borra e Costa Querci, lungo la ferrovia da Empoli a Chiusi, con annesso preventivo di spesa di L. 22,600.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di ampliamento della stazione di Gioia del Colle;

2. Progetto definitivo del tronco Ozieri-Chilivani;

3. Tronco Casalbuono-Lagonegro. Variante proposta dall'Impresa Benelli fra i chilometri 3924.63 e 4962.59.

4. Progetti di massima del tratto Albano-Nemi e suo prolungamento a Rocca di Papa, della ferrovia dei Castelli Romani;

5. Autorizzazione alla Società Italiana per il tramvia di Chianti e dei Colli fiorentini, di sostituire la trazione elettrica a quella a vapore sulla linea Firenze-S. Domenico di Fiesole;

6. Derivazioni della strada nazionale dello Stelvio per costruire la ferrovia Lecco-Colico.

><

Tariffa eccezionale trasporto carbone fossile, ecc. tra le stazioni Belghe e quelle del Gottardo.

A partire dal 1° aprile del corrente anno sarà attuata una tariffa eccezionale per il trasporto di carbone fossile, *coke* e formelle di carbon fossile (*briquettes*) fra le stazioni Belghe, da una parte, e le stazioni della Ferrovia del Gottardo dall'altra. Chi la desidera, rivolgasi all'Ufficio commerciale, presso la Direzione della Ferrovia del Gottardo in Lucerna, direttamente, o pel tramite delle stazioni.

><

Tariffe.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto con parere favorevole al R. Ispettorato Generale delle ferrovie una istanza della Ditta Rodolfo per ottenere la proroga per un altro anno della concessione scaduta il 31 dicembre p. p., relativa ai trasporti di ghiaia e calce da Arona a diverse stazioni della Rete Mediterranea.

><

Società cooperativa di consumo fra gli agenti delle Strade Ferrate in Torino.

(*Ordine del giorno per l'Assemblea dei Soci azionisti*).

I Soci azionisti sono convocati in Assemblea generale la sera del 26 marzo corrente, alle ore 8, sotto la tettoia detta di Dogana allo Scalo Merci P. V. della Stazione di Porta Nuova, per discutere e deliberare sul seguente ordine del giorno: *Modificazione all'art. 34 dello Statuto organico attuale della Società e riordinamento del capitale sociale nel senso indicato da apposita relazione.*

><

Ecco la proposta *modificazione allo Statuto:*

Articolo 34 attuale.	*Articolo 34 modificato.*
Il Consiglio Generale si compone di 40 Membri eletti dall'Assemblea ch'esso rappresenta e sostituisce in tutte le attribuzioni, esclusi i casi indicati negli art. 22, 53, 64.	Il Consiglio Generale sarà composto di un Membro per ogni 40 Soci Azionisti risultanti dall'ultimo bilancio ordinario. I Membri sono eletti a scrutinio di lista da tutti gli Azionisti. Il Consiglio Generale rappresenta e sostituisce l'Assemblea Generale in tutte le attribuzioni legislative, esclusi i casi indicati agli articoli 2 e 53, e di modificazioni alla costituzione del Consiglio Generale stesso e del Consiglio d'Amministrazione.

Questa proposta è motivata — riassumiamo dalla relazione annessa all'avviso di convocazione dell'Assemblea — sulle seguenti considerazioni, che sono ampiamente svolte nella relazione medesima:

a) La impossibilità pratica del discutere qualsivoglia, anche più semplice proposta, in adunanze eccessivamente numerose, alle quali possono intervenire più migliaia di persone. La Società, fondata nel 1874, contava nel 1880 oltre 1450 Soci azionisti ed ora ne conta circa 3300;

b) La spesa che occorre ad ogni convocazione di Assemblea per adattamento ed arredamento di locali capaci di sì gran numero di persone.

Per ovviare appunto a tali inconvenienti erasi già nell'Assemblea del 10 settembre 1880 creato il Consiglio Generale di 40 membri, cui vennero attribuite per certi casi le facoltà dell'Assemblea Generale. Ma le facoltà di questo Consiglio furono riconosciute troppo ristrette, non estendendosi alle modificazioni delle disposizioni statutarie.

Proponesi ora che le competenze di esso ricevano il loro compimento e sieno estese anche a tali modificazioni; riservando la convocazione dell'Assemblea Generale ai soli casi in cui si trattasse della esistenza o del carattere della Società, e cioè: « Scopo della Società » (art. 2); « Scioglimento della Società » (art. 53); oppure di mutare la « Costituzione delle rappresentanze ».

Ma, siccome nel Consiglio, quale è ora costituito, mancherebbe la proporzionalità necessaria fra esso e la massa dei Soci rappresentata, così, per tutelare efficacemente l'interesse dei Soci, si è proposto un aumento nel numero dei Consiglieri generali ragguagliandolo in equa misura a quello dei Soci medesimi.

Questo ragguaglio non è posto assolutamente, ma piuttosto come espressione d'un'opinione, sulla quale il Consiglio Generale si rimette completamente al giudizio dell'Assemblea.

><

Circa la seconda proposta, che si riferisce al *Capitale sociale*, riassumiamo del pari dalla precitata relazione:

La Società in una lite contro la Società degli Esercenti per la tassa sulla minuta vendita, spese L. 103,000, delle quali ricuperò L. 32,500. Per far fronte alla lite erasi creato un fondo apposito, di cui rimangono L. 52,175.35 da assegnarsi ad una destinazione. Invece di ripartire questa somma e distribuirne le quote fra gli azionisti, per non privare l'azienda sociale di un contante necessario per le sue operazioni, proponesi dal Consiglio Generale una speciale combinazione che d'altra parte toglierebbe un fatto veramente anormale, cioè l'esistenza di due categorie di azioni, da L. 50 e da L. 25, mentre i diritti degli azionisti, che non possono possederne che una, sono uguali.

Per fare scomparire tale anomalia, l'esistenza del fondo testè accennato porgerebbe favorevole occasione e facile il mezzo. Aggiungendo a questo fondo il fondo di riserva statutario, che sale presentemente a L. 55,219.57, si avrebbe una somma complessiva di L. 107,394.92, mediante la quale si potrebbero portare a L. 50 le azioni da L. 25 state svincolate a tutto gennaio 1889, senza obbligare i loro possessori ad alcun nuovo versamento; assegnare in compenso per ogni azione da L. 50, pure svincolata a quella data, una Obbligazione privilegiata di credito di egual valore sul capitale sociale, rimborsabile e trasmessibile fra i Soci; attribuire a tutte le altre, sia da L. 50 che da L. 25, svincolate posteriormente, una quota proporzionale. Queste Obbligazioni costituirebbero una specie di debito ipotecario a carico del patrimonio sociale e, per assicurarne ed anche abbreviarne la estinguibilità, vi si destinerebbero, oltre ad una piccola quota particolare, i proventi attribuibili al fondo di riserva; giacchè per ogni serie di Obbligazioni estinte, una somma eguale al loro valore verrebbe a formare una eccedenza al capitale azionario da passarsi alla riserva, onde in pochi anni una grossa riserva verrebbe ad accumularsi, pari all'ammontare delle Obbligazioni emesse.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Senato del Regno.

Disegni di legge. — *Presentazione.* — Nella seduta del 17 corrente l'on. Giolitti, Ministro del Tesoro, presentò il disegno di legge, già approvato dalla Camera (1), circa « Provvedimenti relativi al modo di pagamento delle spese di costruzione delle linee ferroviarie indicate nell'art. 4 della legge 24 luglio 1887, e nell'art. 4 della legge 20 luglio 1888 ». — Domandò che fosse inviato alla Commissione di finanza; ed il Senato consentì.

— Nella stessa seduta l'on. Miceli, Ministro dell'Agricoltura, Industria e Commercio, presentò il progetto, già approvato dalla Camera (2), per « Concorso dello Stato nella spesa per l'Esposizione Nazionale di Palermo nel 1891 ».

— Nella seduta del 18 l'on. La Cava, Ministro delle Poste e dei Telegrafi, presentò il progetto, già approvato dalla Camera (3), circa « Modificazioni alle leggi postali ».

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 11 e lo speciale articolo *Lavori appaltati e da appaltare*, ecc. nel presente numero, a pag. 177.
(2) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 10.
(3) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 11.

Camera dei Deputati.

Disegni di legge. — *Presentazione.* — Nella seduta del 18 corrente il Ministro Giolitti presentò un progetto relativo all'affitto a lungo termine delle miniere di ferro dell'isola d'Elba (1).

— *Approvazione.* — Nella seduta del 19 corrente, senza alcuna osservazione sul progetto stesso, fu approvato e votato il disegno di legge per l'« approvazione della convenzione colla ditta Pirelli e C. per un nuovo cavo sottomarino Palermo-Ustica ».

Interrogazioni, interpellanze e mozioni. — *Svolgimento.* — Ripresosi nella seduta del 15 corrente il consueto svolgimento ebdomadario, ebbero corso le seguenti domande di interrogazioni ed interpellanze, la cui comunicazione alla Camera era stata da noi annotata in questa Cronaca.

— L'on. Placido, a proposito della sua interpellanza sull'esercizio ferroviario, svolta nella seduta del 15 febbraio (2), persistette nel mantenere la seguente mozione: « La Camera, ritenendo che il Governo provvederà perchè siano rimossi gl'inconvenienti che si deplorano nell'esercizio ferroviario, passa all'ordine del giorno ». — Ma poscia domandò il permesso di ritirare la mozione; e la Camera acconsentì.

— L'on. Campi svolse la sua interpellanza al Ministro dei Lavori Pubblici « intorno ai criterii che vengono seguiti nelle ordinazioni del materiale ferroviario, richiamando l'attenzione del Ministro sul fatto che molti stabilimenti, essendo venuti a mancare i loro lavori, hanno dovuto licenziare un gran numero di operai ». Secondo l'oratore, ciò avviene per una non razionale distribuzione di lavoro, per effetto della quale, prima le ordinazioni vengono per un pezzo ritardate, e poi ad un tratto si indicono le gare, nelle quali l'industria nazionale, perchè presa all'improvviso, rimane sopraffatta dall'industria straniera. Pregò il Ministro di provvedere a questa condizione di cose.

L'on. Ministro dei Lavori Pubblici rispose che procurerà sia affidato all'industria nazionale tutto il lavoro occorrente alle ferrovie, e che nominerà una Commissione coll'incarico di esaminare la vera potenzialità delle varie officine, e di dare le norme affinchè siano evitate le tardive ordinazioni lamentate dall'on. Campi.

Avendo l'interpellante, nella sua replica di ringraziamento, invitato il Ministro a sindacare razionalmente i capitolati che le Società ferroviarie impongono agli opifici, perchè spesso vi sono clausole che favoriscono senza ragione le industrie estere, il Ministro dei Lavori Pubblici dichiarò che non può dare assicurazioni assolute di dare tutti i lavori alle officine nazionali. Notò poi che ogni officina non può avere più di due lotti di lavori. Si dichiarò infine lieto se tutto il materiale della ferrovia potrà essere fornito dall'industria nazionale.

— L'on. Sciacca della Scala, svolgendo la sua interpellanza (3) sul ritardo dell'appalto del tronco Zappulla-Cefalù, sollecitò l'appalto del tronco medesimo della linea Messina-Cerda.

L'onor. Ministro disse che alcune difficoltà in rapporto ad opere idrauliche han fatto ritardare l'appalto; ora il Consiglio di Stato ha approvato il progetto e sarà presto bandito l'appalto.

— *Comunicazione.* — Nella seduta del 20 il Presidente della Camera diede comunicazione di una interpellanza dell'on. Luporini al Ministro dei Lavori Pubblici sull'andamento dei lavori della strada ferrata Lucca-Viareggio.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 19 marzo (*N. 66*). — **Regio Decreto 16 febbraio 1890**, numero **6669** (Serie 3ª), col quale il tratto di strada, ora comunale, che dal nuovo confine colla provincia di Bologna, per Bagnara e la via delle Ripe mette alla provinciale Felisio, è iscritto nell'elenco delle strade provinciali di Ravenna.

(1) Circa questo disegno di legge vedi « Notizie diverse » in questo stesso numero. Circa il disegno di legge presentato alla Camera dal Ministro senatore Perazzi nella seduta del 20 febbraio 1889, vedi la « Cronaca parlamentare » dei numeri 8 e 28 dello stesso anno 1889.
(2) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 8.
(3) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 48 del 1889.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Centrale e Tramvie del Canavese. — *Assemblea generale e relazione 1889.* — Il 17 corrente fu tenuta a Torino l'Assemblea generale ordinaria della Società Anonima per la Ferrovia Centrale e le Tramvie del Canavese. Intervennero 26 azionisti, rappresentanti 10,207 azioni.

Dalla relazione degli Amministratori, che venne letta all'Assemblea, si rileva che, malgrado la grave crisi economica attraversata, gli utili netti complessivi dell'esercizio sociale chiuso al 31 dicembre 1889 superarono quelli ottenuti negli anni scorsi, in forza del progressivo aumento dei trasporti delle merci a piccola velocità, che compensò ampiamente la diminuzione verificatasi nei proventi dei viaggiatori sulla tramvia Rivarolo Cuorgnè.

Da questa relazione riassumiamo alcuni principali dati sull'esercizio 1889.

Il numero dei viaggiatori trasportati nel 1889 fu di 214,441, con diminuzione di N. 2779 persone rispetto al 1888; mentre a 46,048 tonnellate salì il movimento delle merci a piccola velocità, con aumento di tonnellate 4798 sul quantitativo dell'anno precedente.

La percorrenza complessiva dei treni fu di 152,426 chilometri, cioè superiore di circa 1000 chilometri a quella del 1888.

Furono compiuti nuovi lavori sulla linea Settimo-Rivarolo; completate tutte le opere sulla linea Rivarolo-Castellamonte; terminati gli studi di massima per la ferrovia Castellamonte-Pont, il cui costo fu preventivato in L. 1,180,000, non compreso il valore del materiale mobile; eseguiti gli studi preparativi per la trasformazione della tramvia Rivarolo-Cuorgnè in ferrovia economica.

I prodotti furono nel 1889: di L. 205,728.64 per viaggiatori; di L. 2781.31 per bagagli; di L. 11,743.49 per merci a grande velocità; di L. 153,866.81 per merci a piccola velocità; e L. 47,811.76 per introiti diversi. In tutto L. 421,932.01, cioè L. 10,291 per chilometro esercitato. Questi prodotti sono in notevole aumento sopra i prodotti dell'ultimo quadriennio. Il prodotto della tramvia Rivarolo-Cuorgnè fu di L. 6108 per chilometro esercitato, con diminuzione di L. 350 per chilometro; mentre quello della ferrovia Settimo-Rivarolo ascese a L. 10,710, cioè con aumento di L. 450 per chilometro su quello ottenuto nel 1888.

I treni ferroviari fra Settimo e Castellamonte furono in numero di 3650, cioè precisamente di dieci al giorno in media, mentre fra Rivarolo e Cuorgnè i treni tramviari furono 3940. La percorrenza media annua fu di 33,350 chilometri per ogni locomotiva.

Il numero dei biglietti di prima classe distribuiti fu di 20,341, dei quali 13,429 a tariffa intiera e 6912 a prezzo ridotto; quelli di seconda classe furono 190,743, dei quali 145,490 a tariffa intiera e 45,253 a prezzo ridotto, mentre quelli distribuiti ai militari e corporazioni assimilate furono in numero di 3327. La proporzione relativa è stata del 9.49 per cento per la prima classe, dell'88.96 per cento per la seconda classe e dell'1.55 per cento per i militari ed assimilati.

Le spese di esercizio furono di L. 231,344.42, cioè L. 5642.54 per chilometro esercitato. Le spese d'esercizio subirono il lieve aumento di L. 4576.99 intieramente dovuto alla categoria trazione e materiale, alla quale si attribuirono prudenzialmente maggiori deperimenti nel materiale mobile. Le altre categorie di spese furono tutte in diminuzione, malgrado gli aumenti d'imposte ed i maggiori assegni al personale. Il costo del treno chilometrico si mantenne inferiore alla media dei precedenti esercizi e le spese complessive rimasero limitate al 54.83 per cento dei prodotti.

Malgrado il maggior percorso dei treni, il combustibile adoperato per la trazione non fu che di tonnellate 826,405 col consumo di kg. 5421 per treno-chilometro, cioè inferiore a quello verificatosi nel 1888; gli olii ed i grassi consumati per le locomotive ed i veicoli furono di 5276 chilogrammi, colla spesa di L. 0.026 per treno-chilometro.

Gli introiti netti, delle tasse erariali e di bollo, ammontarono complessivamente a L. 421,932.01. Deducendo da questa somma le L. 231,344.42 di spese di esercizio, la terza quota di L. 20,000 per il fondo di rinnovamento dell'armamento, nonchè L. 6976.30 per l'ammortamento delle 16 azioni da sorteggiarsi, si ha la somma netta disponibile di L. 163,611.29. Deducendo da questa il 5 per cento da portarsi al fondo di riserva in L. 8180.56 e la somma di L. 104,405, rappresentante il primo dividendo di L. 8,75 da distribuirsi alle azioni ordinarie al 1° aprile p. v. nella misura del 5 per cento sul capitale versato, rimangono L. 51,025,73. Deducendo infine da questa somma le interessenze statutarie in L. 7653.85, ed aggiungendo le L. 2,290.95, utili non ripartiti nel 1888, si hanno L. 45,662.83, che permettono di distribuire al 1° ottobre p. v. un secondo dividendo di L. 3,25 a tutte le azioni sia di capitale che di godimento; con una rimanenza di L. 6682.83, quale fondo a nuovo da riportarsi all'attivo di questo esercizio.

Dopo lettura del bilancio e della relazione dei Sindaci, venivano senza discussione approvati all'unanimità la relazione del Consiglio d'Amministrazione ed il bilancio col dividendo fissato in L. 12 per ogni azione capitale, e di L. 3,25 alle azioni godimento.

Ferrovia Centrale Umbra. — *Consiglio Direttivo del Consorzio preparatorio.* — Il 9 corrente si tenne in Perugia l'adunanza dei delegati del Consorzio preparatorio per la Ferrovia Centrale Umbra, del quale abbiamo già trattato specialmente nel N. 6. Erano rappresentati quasi tutti i Comuni dell'alta e bassa valle del Tevere.

Nella costituzione del Consiglio Direttivo del Consorzio, furono per acclamazione nominati: a presidente, il senatore Zeffirino Faina; a vice-presidente, il sindaco di Perugia. Fra i consiglieri fu nominato il deputato conte Eugenio Faina.

Si deliberò inoltre di affidare agli ingegneri Santini, Airienti e Zampi, autori dei progetti redatti pei diversi tronchi della linea stessa, l'opera di coordinamento dei rispettivi progetti.

Tramways a vapore Piemontesi — *Assemblea generale e relazione 1889.* — Il 15 corrente ebbe luogo a Bruxelles l'assemblea generale della « Compagnia Generale dei Tramways a vapore Piemontesi ».

Dalla relazione del Consiglio d'Amministrazione riassumiamo:

Le entrate del bilancio chiuso al 31 dicembre 1889 ammontarono a L. 742,958.10 delle quali: L. 472,150.25 per prodotti viaggiatori; L. 245,639.89 per prodotti merci; L. 9,225 per servizio postale ecc.

L'uscita toccò a L. 727,029.74; delle quali: L. 556,928.16 per le spese d'esercizio, d'amministrazione, imposte ecc; L. 169,262.68 per servizio interessi, ammortamenti ecc.

Il beneficio netto a saldo fu di L. 15,928,36.

Le linee esercitate misuravano chilometri 173.338, dei quali 160 di via di corsa; le linee telegrafiche e telefoniche misuravano 170 chilometri.

L'inventario del materiale mobile al 31 dicembre 1889 annotava: 30 locomotive, ossia 0.19 per chilometro; 85 carri e bagagliai, ossia 0,53 per chilometro; 200 vetture ossia 1,37 per chilometro.

I prodotti dell'esercizio 1889 furono inferiori di Lire 33,269.38 ai prodotti del 1889; ossia: viaggiatori per Lire 8,401.55; merci per L. 22,821.41; diverse L. 2,046.42.

Questa diminuzione, nella relazione, è accagionata alla crisi economica che attraversa l'Italia e specialmente alle crisi edilizia ed agricola.

Da un prospetto comparativo dei prodotti nel triennio 1887-88-89 ricavansi i seguenti dati:

	Viaggiatori	Merci	Totali
1887 . . .	L. 462,112.15	227,810,20	689,922.75
1888 . . .	» 480,182.15	268,830.95	749,013.10
1889 . . .	» 471,780.60	246,009.54	717,790.14

La lunghezza delle linee esercitate fu di 153 chilometri dal 1° gennaio 1885 alla fine settembre 1887 e di 160 chilometri da quest'ultima data.

Tramvia Lugo-Fusignano-Alfonsine. — *Sussidio governativo e riattivazione del servizio.* — Riproduciamo dalla *Lombardia:* « Il Governo ha concesso un sussidio annuo di 40 mila lire per l'esercizio della tramvia Lugo-Fusignano-Alfonsine, per cui sperasi riattiverassi presto il servizio. Il provvedimento governativo ha fatto ottima impressione ».

Tramvie a vapore in provincia di Ferrara. — *Approvazione provinciale di progetto.* — Il Consiglio provinciale ha approvato il progetto presentato dallo ingegnere Corti per la costruzione di tramvie a vapore che congiungano Ferrara con Cento. Ponte Lagoscuro, Copparo, Ostellato, Codigoro, Comacchio; di cui nel n. 33 del 1889.

Tramvia Ostiglia-Polesella. — *Proposta al Consiglio Provinciale.* — Alla Deputazione Provinciale di Rovigo fu presentata la dimanda di convocazione del Consiglio Provinciale per discutere il progetto di una tramvia da Ostiglia a Polesella. Si ha speranza che i paesi di Ostiglia, Melara, Bergantino, Castelnuovo-Bariano, Mazza Superiore, Caito, Salara, Ficarolo, Galba, Stienta, Occhiobello e Polesella vogliano accettare il progetto e sussidiare convenientemente la sua attuazione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti di febbraio 1890.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di febbraio 1890, confrontato con quello dello stesso mese 1889, fu il seguente:

		Febbraio 1890	Febbraio 1889
Passeggieri trasportati .	Num.	63,800	60,459
» introito . .	L.	220,000	203,445.02
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	220	205
» introito . .	L.	20,800	19,495.65
Bestiame trasportato . .	Capi	15,550	1,240
» introito . . .	L.	44,200	4,403.12
Merce trasportata . .	Tonn.	53,400	49,981
» introito . . .	L.	555,000	539,401.82
Introito complessivo . .	L.	840,000	776,745.61
» chilometrico. .	L.	3,157.89	2,882.50
Proventi diversi . . .	L.	30,000	29,563.14
Introito generale . . .	L.	870,000	796,308.75
Spesa complessiva . .	L.	455,000	402,944.24
» chilometrica . .	L.	1,710.52	1,514.83
Introito netto	L.	415,000	393,364.51

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovia del Sempione. — *Il tracciato italiano ed il Consiglio federale.* — Fu annunciato che il Dipartimento federale svizzero delle ferrovie ha partecipato al Governo italiano che il Consiglio federale è disposto ad approvare, per la galleria del Sempione, il tracciato avente lo sbocco meridionale sul territorio italiano, tracciato che i delegati italiani dichiararono accettabile nelle conferenze del giugno scorso anno (1).

Tale notizia, invece, è prematura; essendochè la dichiarazione dell'accettazione del tracciato italiano, da parte della Svizzera, non sarà fatta che in una nuova conferenza italo-svizzera. A proposito poi di questa, un telegramma da Losanna, in data 19 corrente, constata come il Governo italiano non avrebbe ancora data risposta.

(1) Vedi « Notizie Ferroviarie Estere » del N. 10. E qui riportiamo la nota apposta alla notizia di tal numero, perchè scorretta in qualche data, nota del resto opportuna anche alla presente notizia: Circa i progetti per il traforo del Sempione, di cui ebbe ad occuparsi la Conferenza Italo Svizzera tenutasi a Berna nel 1889, e specialmente circa il tracciato allora accettato dai delegati italiani, vedasi lo speciale articolo nel N. 32 del 10 agosto 1889, a pag. 506.

Ferrovie Francesi. — *Esperienze strategiche sulla linea Draguignan-Grasse.* — Nella prima settimana del corrente mese furono fatte sulla linea da Draguignan a Grasse alcune esperienze di grande interesse per l'esercizio delle linee strategiche della frontiera sud-est francese.

Trattavasi di esperimentare come funzionasse un tratto di strada a quattro file di rotaie costrutte per ordine del Ministero della Guerra, a scopo di permettere ai veicoli della P. L. M. di circolare senza trasbordo tirati dalle locomotive della Compagnia del Sud, che sono a scartamento ridotto di 1 metro. Trattavasi specialmente di dedurre se il nuovo apparecchio per scambi a quattro rotaie, costrutto dagli ingegneri della Compagnia del Sud, corrispondeva alle richieste condizioni della sua applicazione.

Gli esperimenti furono fatti alla presenza di una Commissione mista, composta essenzialmente di delegati del Ministero della Guerra e di quello dei Lavori Pubblici, e riuscirono completamente.

Un treno composto di quindici carri fu rimorchiato sulla strada a quattro rotaie della nuova linea Draguignan-Grasse da una locomotiva della Compagnia del Sud con una velocità di 25 chilometri all'ora e su una pendenza di 30 mm. Questo treno ha trascorso colla massima facilità sugli apparecchi di scambio.

Ferrovie Svizzere — *Progetto di una ferrovia da Göschenen ad Andermatt* — Fu presentata al Dipartimento federale delle ferrovie la domanda di concessione di una ferrovia a dentiera da Göschenen ad Andermatt, passando sulla riva destra della Reuss.

Lo scartamento della linea è di 1 metro; la pendenza minima del 20 per cento; il raggio minimo delle curve di 200 metri. Il sistema di costruzione è quello del Brunig; il costo è preventivato in L. 1,300,000.

Ferrovie Americane. — *Carri pesanti sulle ferrovie degli Stati Uniti.* — La tendenza ad aumentare continuamente il carico dei carri merci non pare vogliasi smettere negli Stati Uniti. Dopo i carri di 10, di 20, di 30 e fin anco di 40 tonnellate, se ne costruiscono, all'evento, di maggiore capacità. La Compagnia Lehigh Valley ha recentemente costruito un carro merci della capacità di 50 tonnellate, che ha la portata di 122,724 libbre, ossia oltre 61 tonnellate. Il peso totale del carro è di 25 tonnellate; esso misura una lunghezza di 35 piedi e 3|4 e si compone di due *trucs* a sei ruote.

Se si facesse frequente uso di tali carri con così forte carico, le conseguenze non tarderebbero a manifestarsi sulle opere delle strade ferrate. La frequente caduta di ponti ferroviari in America informi.

Notizie Diverse

Miniere dell'isola d'Elba. — *Relazione illustrativa e progetto di affitto.* — La Commissione tecnica, presieduta dal comm. ing. Pellati e della quale facevano parte il comm. Bozzoni, ispettore del Genio navale ed il commendatore Fabio, ingegnere-capo delle miniere, presentò all'on. Ministro del Tesoro una relazione illustrativa delle sue proposte per le miniere dell'Elba.

Proponeva la Commissione l'affitto delle miniere per 25 anni, coll'obbligo all'assuntore di erigere alti forni capaci di fondere non meno di 180 mila tonnellate di minerale all'anno.

Il progetto è stato presentato alla Camera dei deputati nella seduta del 18 corrente (1).

— *Incanto per l'affitto biennale delle miniere dell'Elba e dello stabilimento siderurgico di Follonica* — Alle ore 10 ant. del giorno 8 aprile p. v. si terranno presso l'Intendenza di Finanza in Roma gli incanti col mezzo di pubblica gara per

(1) Vedi « Cronaca Parlamentare » di questo numero.

l'aggiudicazione provvisoria dell'affitto biennale delle Miniere di ferro di Rio, Vigneria, Rio Albano, Terranera e Capobianco, Calamita e Ginevro, nell'Isola dell'Elba, dello stabilimento industriale di ferro in Follonica, dei terreni ferriferi di proprietà demaniale nell'isola del Giglio e della cava delle pietre refrattarie a Pruno nel Pietrasantino.

L'asta seguirà sui seguenti prezzi regolatori del canone da pagarsi dall'affittuario in relazione al disposto dall'articolo 16 del capitolato:

a) per ogni tonnellata di minerale andante lire quattro e centesimi venticinque (4,25) ;

b) per ogni tonnellata di minerale minuto lavato lire cinque e centesimi venticinque (5,25).

Non riuscendo il primo incanto, ne sarà tenuto un secondo il dì 30 aprile 1890.

L'affitto durerà per due anni a partire dal 1° luglio 1890 ed avrà termine senz'altro col giorno 30 giugno 1892.

Gli incanti seguiranno coi metodi e colle regole stabiiite dalla Legge 17 febbraio 1884, n. 2016, e dal relativo regolamento sulla contabilità generale dello Stato, le cui disposizioni s'intenderanno far parte integrante del contratto.

Il deposito provvisorio è fissato in L. 100,000; in garanzia di tutti gli obblighi assunti l'affittuario fornirà una cauzione di L. 1,000,000.

Il canone d'affitto sarà corrisposto in ragione del numero delle tonnellate di minerale esportato dalle Isole dell'Elba e del Giglio con qualunque destinazione, sia all'estero che nel Regno, non esclusa quella allo stabilimento di Follonica, od altrimenti utilizzato nelle isole medesime.

Detto canone sarà dello importo che risulterà dall'aggiudizione dell'affitto salvo le eccezioni indicate nell'*Avviso d'Asta* pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 20 corrente marzo (n. 67).

Ponti e tunnel in America. — *Ponte sulla Riviera dell'Est tra Nuova-York e Long-Island.* — La Legislatura dello Stato di Nuova-York approvò il *bill* relativo alla costruzione di un ponte in ferro sulla riviera dell'Est per unire Nuova-York a Long-Island. Questo ponte sarà lungo da tre miglia e mezzo a quattro, e alto 150 piedi. I treni lo potranno attraversare con una celerità di 40 miglia all'ora.

— *Ponte sul fiume San Lorenzo tra Quebec e Levis.* — Fu annunciato da Quebec che l'ing. Eiffel accettò di costrurre un ponte sul fiume San Lorenzo, tra Quebec e Levis, a condizione che la provincia di Quebec gli garantisca gli interessi di un capitale di L. 15,000,000.

— *Tunnel sotto il fiume Détroit tra gli Stati Uniti e il Canadà.* — La Commissione commerciale della Camera dei rappresentanti studia un progetto di tunnel sotto il fiume Détroit, tra gli Stati Uniti e il Canadà. Dal lato americano, partirebbe dalla città di Détroit e riuscirebbe a Windsor sul territorio canadese. Attualmente i treni sono trasportati da una riva all'altra su enormi vapori.

Canale di navigazione fra Birmingham e Liverpool. — Il progetto del canale pel passaggio dei navigli fra Birmingham e la Mersey, verrà ben presto realizzato. I lavori sono già decisi. Si tratta di scavare un canale interamente nuovo che partendo da Birmingham attraverserà i principali centri minerari dello Straffordshire e del Poweries per andare a raggiungere il Weaver a Windsford e sboccare al canale marittimo di Manchester.

Le difficoltà risultanti dal cambiamento di livello saranno sormontate per mezzo di elevatori idraulici simili a quelli in uso nel Belgio sulla Mosella.

Si decise di portare la larghezza del canale a 72 piedi, ciò che permetterà il passaggio dei navigli stazzanti 500 tonnellate; il progetto primitivo stabiliva la larghezza del canale a 60 piedi, ciò che avrebbe limitato la navigazione ai navigli di 300 tonnellate.

La spesa dello scavo e della regolarizzazione di detto canale sono preventivate in 3 milioni di sterline.

Giubileo ed Esposizione di francobolli. — Il 50° anniversario della invenzione dei francobolli verrà celebrato nel corrente anno in Inghilterra con una Esposizione. Questa non durerà che otto giorni e consisterà in una completa collezione di tutti i francobolli che sono stati in uso. Vi si aggiungerà una mostra di tutti i modelli di diligenze postali, vagoni e altri accessori postali, risalendo a più di mezzo secolo indietro.

Il merito dell'invenzione dei francobolli spetta al tipografo inglese James Chalmers, morto a Dunde nell'anno 1853. Con un decreto del Ministero inglese, in data 26 dicembre 1839, venne annunciata la creazione dei francobolli, la cui emissione non ha avuto luogo che il 6 maggio 1840.

All'Inghilterra spetta quindi il primato pei francobolli.

Nel 1841 gli Stati Uniti d'America e la Svizzera seguirono l'esempio dell'Inghilterra, e pochi anni dopo anche la Baviera, il Belgio e la Francia.

Nel 1850 il regno di Prussia ebbe i suoi francobolli, e ben presto tutti gli altri Stati civili del mondo si servirono esclusivamente dei francobolli per le lettere.

Da due anni esiste a Berlino una borsa pei francobolli, ed i più antichi e più rari vi vengono quotati e negoziati da fanatici raccoglitori per somme esagerate.

Genetliaco delle cartoline postali. — Il 25 settembre 1889 è stato il ventesimo genetliaco delle cartoline postali, poichè il 25 settembre 1869 il Ministero austriaco del commercio emanò un decreto col quale si annunciava per il 1° ottobre la comparsa di cartoline postali per l'Austria e l'Ungheria al prezzo di 2 Kreuzer (5 centesimi).

L'Austria Ungheria è stato il primo paese del mondo che ha adottato le cartoline postali, poi seguirono il 1° luglio 1870 la Prussia e gli Stati della Confederazione Germanica del Nord; più tardi l'Inghilterra, la Svizzera ed il Lussemburgo; nel 1873 gli Stati Uniti d'America; nel 1874 l'Italia; e dal 1878 in poi tutto il mondo civile.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

I. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 498,000 * per opere di difesa della ferrovia Colico-Sondrio contro l'Adda tra i chilometri 31 e 38;

L. 45,700 * per risanamento e completamento della massicciata lungo il tronco Borgo S. Donnino-Parma della linea Piacenza-Bologna;

L. 26,906.71 * per acquisto ed impianto di macchinario in stazione di Bologna; L. 7,973.43 * id. per quella di Rimini; L. 16,707,67 * per quella di Foggia;

L. 18,600 per acquisto di n. 8 torni paralleli con pedale e di n. 4 trapani a mano;

L. 7,000 per costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia da Foggia a Napoli al chilom. 102.260, contro le corrosioni del fiume Calore;

L. 6,700 per applicazione degli apparecchi per uso del freno ad aria compressa, in caso di pericolo, a n. 30 carrozze ed a 10 bagagliai ora in costruzione e destinati al servizio cumulativo colle ferrovie del Mediterraneo;

L. 5,150 per sistemazione delle chiusure di passaggi a livello e altri lavori lungo il tronco da Mestre a San Donà;

L. 5,100 per sistemazione e rafforzamento della scogliera a valle del ponte in ferro sul torrente Samoggia al chilom. 16,974 della linea Bologna-Piacenza;

L. 3400 per consolidamento del ponte sul torrente Ricciofani al chilometro 288.196 della linea Orte Chiusi-Terontola-Firenze;

L. 3,000 per consolidamento del ponte della luce di m. 4 sul fosso Sanguinaie al chilom. 296.684 da Roma, della linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze;

L. 2,080 per sistemazione delle gronde dei fabbricati nelle stazioni di Brisighella, Fognano, San Cassiano e San Martino in Gattara, lungo la ferrovia da Faenza a Firenze;

L. 1,931 per applicazione degli apparecchi speciali per il funzionamento del freno ad aria compressa, in caso di pericolo, ad 8 vetture destinate in servizio del treno diretto Roma-Berlino;

Progetto * modificato di variante nel tracciato della ferrovia Lecco-Colico tra le progressive chilometriche 1672 e 3613.

Rete Mediterranea. — L. 191,510 * per ampliamento stazione Campiglia Marittima, compreso il valore del materiale metallico di armamento in L. 39,636.60.

Ferrovia Reggio Sant'Eufemia. — Fabbisogno * del materiale d'armamento per i tronchi da Ricadi a Gioia.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 5,500 a carico dei fondi speciali, per compenso dei danni arrecati a varie Ditte colle opere di difesa al 4° ponte sul torrente Acquabianca, lungo la linea Napoli-Metaponto.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Ricevonsi offerte a trattative private per la fornitura di traversi di quercia-rovere (Vedi pagine *Annunzi*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze. — 24 aprile, ore 10 ant. — Appalto * e definitivo deliberamento per la costruzione del tronco Fosso Canecchi-Ronta della ferrovia Faenza-Firenze. Importo L. 5,420,000. Cauzione provvisoria L. 190,000; definitiva L. 321,000.

SVIZZERA. — *Ferrovia del Gottardo* (Lucerna). — Appalto di lavori di costruzione del binario tra il piedritto inferiore del viadotto di Pianotondo ed il portale superiore della galleria cosidetta a Tourniquet (tratta Lavorgo-Giornico) che riguardano principalmente l'allargamento della galleria elicoidale di Pianotondo con c^a.

19,500 m.³ di scavi
3,000 m.³ di muratura di piedritti.

I disegni (piani), le misure preventive ed i capitolati d'oneri sono ostensibili presso l'Ufficio di sezione in prossimità della stazione di Giornico ove si potranno ritirare i moduli per le rispettive offerte. Queste devono essere inoltrate alla Direzione a Lucerna al più tardi per il 29 corrente.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Vita Francesco, di Scilla, i lavori di consolidamento della costa montuosa al km. 30 della linea Reggio-Castrocucco, col ribasso del 14.20 per cento.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cuneo. — Nell'appalto, ad un unico incanto, del tronco Val d'Inferno-Ormea della ferrovia Ceva Ormea, il 15 corrente, il maggior ribasso fu presentato dalla Ditta Rosazza Cesare Alfonso coll'offerta del 36.76 0/0 (Vedi « Informazioni » del n. 5, pag. 67).

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 21 corrente). — Ghirardo Giacomo di Agliano per l'appalto dei lavori di costruzione del tronco Agliano della linea Genova-Asti;

Ghirardo Giacomo di Agliano per appalto dei lavori di costruzione del tronco Brichetto della ferrovia Genova-Asti;

Sturbini di Rocchetta Melfi per l'appalto dei lavori di costruzione del tronco Rocchetta-Monteverde, compreso fra le progressive 360 e 7150;

Carrena, Pereno e C. di Genova per la fornitura di chilogrammi 200,000 di ghisa Glengarnock;

Troili Giuseppe e Verolino Felice per fornitura di 6000 traversi di legno quercia-rovere;

Società Anonima Carbonifera Industriale Italiana di Genova per fornitura di 80,000 tonnellate di carbone inglese in mattonelle;

Fry Holman et Fry di Cardiff per fornitura di tonn. 75,000 di carbone grosso inglese;

Fry Holman et Fry di Cardiff per fornitura di tonn. 50,000 di carbone grosso inglese e in mattonelle;

Dorsa Pasquale di Spezzano Albanese per fornitura di 3319 pezzi speciali di quercia-rovere per scambi e crociamenti;

Angelo Morese e C., di Cassino, per fornitura di 30,000 traversi di legno quercia-rovere;

Lazzarino Giovanni, di Carmagnola, per appalto lavori di costruzione pennello in muratura a difesa della spalla destra del 2° ponte sul Tanaro, tra Ceva e Castellino;

Belussi Luigi, di Canneto sull'Oglio, per impianto siepi e stecconato di chiusura lungo alcuni tratti del tronco Segni-Caserta;

Taticchi Pasquale, di Pulci, per fornitura di N. 5000 traversi di legno quercia-rovere;

Lovari Lorenzo, di Cortona, per fornitura di N. 5000 traversi di legno quercia-rovere;

Romano Vincenzo, di Rossano-Calabro, per fornitura di N. 1658 pezzi speciali di legno quercia-rovere per scambi e crociamenti;

E. Von Seutter, di Perugia, per fornitura di N. 1658 pezzi speciali di legno quercia-rovere per scambi e crociamenti;

Bocchia Pietro, di Bernalda, per consolidamento della frana fra i km. 1897 e 1936.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Aggiudicazioni definitive.

Comune di Iatrinoli. — L'appalto per la costruzione di un edificio scolastico venne aggiudicato al signor Ronco Carlo fu Antonino per L. 34,404 (V. n. 2 e 9).

Appalti.

Città di Torino (29 marzo, ore 11 ant., fatali). — Appalto della costruzione di un fabbricato per scuole comunali in Vanchiglia, sull'angolo delle vie Buniva e Balbo. Importo ridotto L. 188,880 (V. n. 8).

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro (29 marzo, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori di sistemazione del tronco della strada provinciale di Ausonia, che è compreso fra metri 231.70, prima del ponte Pioppeto, e m. 50 dopo la nuova casa colonica Marsella (m. 2634). Importo ridotto L. 55,376.23. I lavori dovranno compiersi entro anni due (V. n. 9).

Comune di Bobbio-Pellice (Pinerolo) (31 marzo, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale privata che dal capoluogo tende alle cave di pietra lamellari dette di Fregon, lungo la Comba dei Carboneri. Importo L. 21,212.60. Fatali 15 aprile, ore 4 pom.

Genio Militare di Verona (1 aprile, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori nella località Giarol alla gola del forte Santa Catterina presso Verona, per riparare i guasti arrecati dalla piena dell'Adige nell'ottobre 1889. Importo L. 25,000. Lavori compiuti in 50 giorni. Cauzione L. 2500.

Direzione delle Opere Pie di S. Paolo in Torino (3 aprile, ore 2 pom., fatali). — Appalto per i lavori di costruzione d'un edificio in Torino per l'Istituto Duchessa Isabella. Imp. ridotto L. 347,625 (V. n. 10).

R. Prefettura di Treviso (2 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto di lavori antipeto e rimonta dell'opera di fondazione a destra di Piave in fronte Zenson. Importo L. 43,030. Lavori compiuti in giorni 90. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Salerno (4 aprile, ore 11 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 5° tronco della strada provinciale di prima serie n. 10, da Cuccaro a Sanza, compreso fra la sponda destra del torrente dell'Ischia e la strada provinciale Cuccaro-Sapri (metri 4957). Importo ridotto L. 102,172.50 (V. n. 52 del 1889 e 4 del 1890).

Direzione del Genio Militare di Torino (11 aprile, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto per la sistemazione ed ampliamento della caserma Missione in Torino. Importo L. 60,000. Cauzione L. 6000. Lavori compiuti in 120 giorni.

R. Prefettura di Bologna (12 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria di Val di Nevola, e precisamente del 2° tronco, dalla sezione 46 alla 75 (m. 891) nel Comune di Marzabotto. Importo L. 41,771.89. Lavori compiuti in tre anni. Cauzione L. 2089.

Intendenza di Finanza di Roma (8 aprile, ore 10 ant.). — Incanto per l'affitto biennale, a partire dal 1° luglio 1890, delle miniere di ferro nell'isola d'Elba, dello stabilimento industriale di ferro in Follonica (Toscana), dei terreni ferriferi di proprietà demaniale nell'isola del Giglio e della cava di pietre refrattarie a Pruno nel Pietrasantino. Cauzione provvisoria L. 100,000; definitiva 1,000,000 (Vedi *Notizie diverse*).

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (1 aprile, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 206,000 d'olio d'oliva 1ª qualità per macchine, a L. 1.20 il kg. divisa in 4 lotti:

1° lotto	— kg. 53,000,	importo L. 63,600,	cauzione L.	6,400
2° »	— » 53,000,	» » 63,600,	» »	6,400
3° »	— » 50,000,	» » 60,000,	» »	6,000
4° »	— » 50,000,	» » 60,000,	» »	6,000

R. Fabbrica d'Armi — Terni. — (3 aprile, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 9,600 d'acciaio dolce in lamiera n. 2. Importo L. 5,760. Cauzione L. 576. Consegna giorni 40.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Giacomo Costa fu Andrea, Genova, olio d'oliva, L. 25,623.84;

Criste Antonio, Spezia, montamento di tubi, L. 3,454;

Società metallurgica italiana, Livorno, trasformazione di ottone vecchio in oggetti di ottone nuovo, L. 11,261.51;

Masera Antonio, Torino, sega alternativa L. 8,671; sega a nastro, L. 8,755;

James Russell e Sons, Londra, tubi d'acciaio, L. 13,000;

Anchor Tube e C., Birmingam, tubi ferro, L. 14,600.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione del Ponte Metallico Cavalcavia di S. Bibbiana in Roma per conto delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Marzo 15	Marzo 22
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 693	688.50
» » Mediterranee	» 555	551
» » Sicule	» 565	575
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 370	370
» » Gottardo	» 840	830
Buoni Ferrovie Meridionali	» 533	533
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 294	294
» » Novara-Seregno	» —	—
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 321	321
» » » 2ª emiss.	» 305	305
» » Centrale Toscana	» 520	520
» » Meridionali	» 318.75	319.50
» » Sarde, serie *A*	» 310	310
» » » serie *B*	» 307	307
» » » 1879	» 312.50	312.50
» » Pontebba	» 460	460
» » Nord-Milano	» 262.50	262.50
» » Meridionali Austriache	» 322	323
» » Gottardo 4 %	» 102.30	102.25

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

26 marzo. — **Società Cooperativa di consumo fra gli Agenti delle Strade Ferrate in Torino.** — Assemblea generale dei Soci azionisti per le ore 8 pom., nel solito locale allo Scalo Merci P. V. della stazione di Porta Nuova (Vedi *Informazioni*).

27 marzo. — **Tramways Fiorentini ed estensione.** — Assemblea in Bruxelles per le ore 1 pom. (place de la Liberté).

30 marzo. — **Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 10 ant., in Milano, nella Sede Sociale.

31 marzo. — **Società An. delle Ferrovie Nord-Milano.** — Assemblea ordinaria per le ore 2 pom., in Milano, Sede della Società.

31 marzo. — **Società An. per la Strada Ferrata Torino-Ciriè-Lanzo.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom., in Torino, nella Camera di Commercio.

31 marzo. — **Società della Ferrovia Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani.** — Assemblea generale degli azionisti per le ore 3 pom., nella Sede Sociale in Roma.

31 marzo. — **Società Sicula Tramways-Omnibus.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 4 pom., nella Sede della *Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia* in Roma.

3 aprile. — **Società An. delle Tramvie della Provincia di Cremona.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom., in Torino, corso V. E., n. 78.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

4 aprile. — **Società An. di Esportazione Agricola Cirio.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom., nel locale della Società in Torino.

26 aprile. — **Banca Nazionale nel Regno d'Italia.** — Assemblea generale per le ore 12 merid., in Milano, nel palazzo della Banca.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. — Dal 1° aprile verrà pagata la somma di L. 6.30 nette per obbligazione (V. pagine *Annunzi*).

Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni. — Dal 1° aprile si effettuerà il pagamento della cedola N. 6 in L. 11.25 per obbligazione.

Navigazione Generale Italiana. — Si prevengono i portatori delle obbligazioni R. Rubattino e C., tipo oro e tipo carta, che a partire dal 31 corrente si effettuerà:

in L. 15 per obbligazione, il pagamento della cedola n. 48, scadente in quel giorno;

in L. 1000 per cadauna obbligazione, il rimborso delle obbligazioni della serie *Ee* ultimamente estratta.

Società An. della Strada Ferrata da Mortara a Vigevano. — Si notifica ai signori azionisti che a partire dal giorno 20 marzo corrente presso la Banca Lomellina in Vigevano, e presso la Banca Giuseppe Antonio Musso in Torino, si effettuerà il pagamento di L. 11.25 caduna azione sociale in acconto del dividendo 1890, contro rimessione del relativo vaglia n. 71, in scadenza al 20 marzo stesso.

Ferrovia Centrale e Tramvie del Canavese. — Distinte delle 16 azioni d'ammortizzarsi state estratte: 6105 9408 6154 8035 4626 8665 2368 394 884 6609 2041 10743 9600 3650 8889 11347.

Società Italiana per il Gaz. — Dal 1° aprile sarà pagato il vaglia n. 53 in L. 20 per azione, quale riparto utili del 2° semestre 1889 ed a saldo dell'annata decorsa.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

FRANCIA. — Osservasi che mentre i prezzi dei carboni rialzavano in Inghilterra, in Germania e nel Belgio, ribassavano in Francia; dove nel 1888 furono inferiori a quelli del 1887, rimanendo stazionari nei primi mesi del 1889. Ma poscia il rialzo s'impose al mercato od ora il *tout-venant* che pagavasi L. 10 vale 20; i fini grassi sono introvabili e non hanno perciò prezzo; le mattonelle, che qualche mese addietro vendevansi a L. 10.50, vendonsi ora oltre 25; i *cokes* sono ricercatissimi a L. 35.

GERMANIA. — Lo sciopero in Inghilterra non ha, fino ad ora, seguito in Germania. La diminuzione della produzione inglese potrebbe aumentare il prezzo della tedesca; ma ciò, o per solidarietà di operai o perchè sarebbe stimolo agli operai tedeschi ad aumentare le loro esigenze, potrebbe accrescere le probabilità di scioperi anche in Germania. Intanto i prezzi si sono mantenuti fermi. Furono ora stipulati contratti con ferrovie al prezzo di M. 14.50, mentre l'anno scorso a pari epoca erano stati fatti a M. 7; un contratto colla Nord-Est Svizzera fu stipulato a 25 M., consegna a Basilea, mentre nel luglio scorso il prezzo era di M. 21.

INGHILTERRA. — Il preannunciato sciopero minaccia davvero di farsi generale, specialmente nel Yorkshire e nel Nottinghamshi e; ed è grave la minaccia della deficienza del combustibile; specialmente per gli stabilimenti metallurgici, ai quali ad ogni modo sarà causa di grave danno e forse di sospensione di lavoro l'aumento nei prezzi dei carboni.

ITALIA. — *Genova.* — Mercato sostenuto con tendenza al rialzo. Prezzi, la tonnellata al vagone: Newpelton L. 22; Hebburn 21; Hasting 30; Scozia, prima qualità, 27; Cardiff, prima qualità, 35; id., seconda qualità, 34.

Ferri e ghise.

BELGIO. — Critica assai la situazione degli stabilimenti per mancanza di lavoro, che ottiensi a costo di patti poco rimuneranti mentre il prezzo dei combustibili è sostenuto.

FRANCIA. — Mercato calmo, affari pochi. I ferri mercantili a L. 200.

GERMANIA. — Contratti di rotaie: 2500 tonnellate a M. 166; e 2500 a M. 165.

INGHILTERRA. — *Middlesbrough.* — Le ghise, in rialzo d'uno scellino, a 52 sc., 3 d.

Londra. — Ruotaie acciaio Bessemer sc. 150. Ferri ordinari sc. 155; *Best* 160 sc.; *Best Selected* sc. 174. Ghisa *engliston* n. 1 a 52 sc. 6 d.

Rame.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato ben tenuto, pur conservando generalmente i prezzi della settimana precedente.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Prezzi della settimana precedente; mercato fermo.

INGHILTERRA. — Affari pochi; lieve aumento sui prezzi della settimana precedente.

Stagno.

FRANCIA. — *Parigi.* — Movimento di rialzo. *Banka* L. 250 contro L. 247.50 della precedente settimana; *Billiton* L. 245.50; *Détroits* L. 242.50 contro 240; stagno inglese, invariato, a L. 240.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Prezzi della settimana precedente.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Tendenza all'aumento e poscia calma. Ultimi prezzi: *Détroits*, a contanti, da Ls. 90-10 a Ls. 90-7-6; a tre mesi da Ls. 91-5 a 91-2-6. Lingotti inglesi ordinari a Ls. 94-10; le barre a Ls. 95-10; gli affinati Ls 96-10.

Piombo.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato al ribasso; L. 32-50 contro 33-25 della settimana precedente.

GERMANIA. — *Amburgo.* Mercato fermo; ben sostenuti i prezzi della precedente settimana.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato instabile, poscia ribasso. Piombo straniero da Ls. 12-5 a Ls. 12-7-6; piombo inglese da Ls. 12-10 a 12-15.

Zinco.

FRANCIA. — *Parigi.* — Zinco di Slesia, consegna all'Havre, L. 60; altre buone marche, consegna all'Havre, L. 59; in consegna a Parigi, L. 59.50.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Prezzi delle due precedenti settimane.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Pochi contratti, prezzi in ribasso. Zinco in pani Ls. 21-15; zinco in fogli Ls. 24.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1889-90. — *Dal 1° al 10 Marzo 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	**4086**	**4065**	+ **21**	**644**	**600**	+ **44**
Media	**4071**	**4035**	+ **36**	**652**	**574**	+ **78**
Viaggiatori.	1.043.484 96	1.248.847 45	— 205.362 49	57.353 69	43.687 69	+ 13.666 00
Bagagli e Cani	53.614 73	64.226 43	— 10.611 70	2.573 41	859 13	+ 1.714 28
Merci a G.V. e P. V. accelerata	295.189 76	275.414 10	+ 19.775 66	11.564 64	6.656 87	+ 4.907 77
Merci a P. V.	1.605.504 92	1.549.197 49	+ 56.307 43	90.212 14	39.071 41	+ 51.140 73
TOTALE .	2.997.794 37	3.137.685 47	— 139.891 10	161.703 88	90.275 10	+ 71.428 78
Prodotti *dal 1° Luglio 1889 al 10 Marzo 1890.*						
Viaggiatori.	32.692.789 60	32.966.129 73	— 273.340 13	1.492.389 18	1.086.935 59	+ 405.453 59
Bagagli e Cani	1.517.450 88	1.542.239 96	— 24.789 08	55.917 95	26.611 30	+ 29.306 65
Merci a G. e P. V. accelerata.	8.219.437 05	8.242.297 28	— 22.860 23	257.674 93	172.179 52	+ 85.495 41
Merci a P. V.	38.651.848 51	37.574.805 05	+ 1.077.043 46	1.637.571 47	879.182 11	+ 758.389 36
TOTALE .	81.081.526 04	80.325.472 02	+ 756.054 02	3.443.553 53	2.164.908 52	+ 1.278.645 01
Prodotto per chilometro						
della decade	733 67	771 88	— 38 21	251 09	150 46	+ 100 63
riassuntivo	19.916 86	19.907 18	+ 9 68	5.281 52	3.771 62	+ 1.509 90

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 7ª Decade — dal 1° al 10 Marzo 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	863.941 98	41.504 95	268.500 24	1.302.349 86	9.819 04	2.486.116 07	4.055 00	613 10
1889	935.786 53	43.382 43	254.324 50	1.273.340 37	9.143 74	2.515.977 57	3.997 00	629 47
Differenze nel 1890	— 71.844 55	— 1.877 48	+ 14.175 74	+ 29.009 49	+ 675 30	— 29.861 50	+ 58 00	— 16 37
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	4.993.940 53	234.412 05	1.795.094 79	8.834.710 60	81.160 96	15.939.318 93	4.055 00	3.930 78
1889	5.437.291 81	265.251 15	1.769.389 94	8.209.800 05	79.584 42	15.761.317 37	3.997 00	3.943 29
Differenze nel 1890	— 443.351 28	— 30.839 10	+ 25.704 85	+ 624.910 55	+ 1.576 54	+ 178.001 56	+ 58 00	— 12 51
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	57.718 47	1.037 92	16.559 46	72.432 87	830 20	148.578 92	1.109 00	133 98
1889	62.976 58	1.143 25	14.488 76	71.713 67	887 53	151.209 79	1.114 00	135 74
Differenze nel 1890	— 5.258 11	— 105 33	+ 2.070 70	+ 719 20	— 57 33	— 2.630 87	— 5 00	— 1 76
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	400.029 95	7.570 95	103.048 62	524.450 11	6.363 19	1.041.462 82	1.109 00	939 10
1889	388.347 40	7.416 51	91.217 56	489.947 82	6.192 27	983.121 56	1.114 00	882 52
Differenze nel 1890	+ 11.682 55	+ 154 44	+ 11.831 06	+ 34.502 29	+ 170 92	+ 58.341 26	— 5 00	+ 56 58

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1890	1889	*Differenze* nel 1890	Prodotti dal 1° gennaio 1890	1889	*Differenze* nel 1890
Viaggiatori	2.196 62	2.935 40	— 738 78	14.500 46	17.888 90	— 3.388 44
Merci	549 18	700 41	— 151 23	5.160 61	5.057 24	+ 103 37
Introiti diversi	21 25	18 55	+ 2 70	178 68	260 95	— 82 27
Totali	2.767 05	3.654 36	— 887 31	19.839 75	23.207 09	— 3.367 34

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

24ª Decade -- Dal 21 al 28 Febbraio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1890	45.584 79	809 48	1.717 79	99.486 61	289 65	147.888 32	609 00	242 84
1889	68.591 89	1.899 58	6.707 80	81.474 42	1.291 65	159.965 34	609 00	262 67
Differenza nel 1890	— 23.007 10	— 1.090 10	— 4.990 01	+ 18.012 19	— 1.002 00	— 12.077 02	»	— 19 83
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 28 FEBBRAIO 1890					
1889-90	2.419.987 23	50.479 26	322.924 23	2.482.410 99	33.955 71	5.309.787 42	609 00	8.718 86
1888-89	2.295.295 74	44.770 62	237.513 55	2.510.838 10	42.166 02	5.130.584 03	309 00	8.424 60
Differenza nel 1890	+ 124.691 49	+ 5.708 64	+ 85.410 68	— 28.317 11	— 8.210 31	+ 179.203 39	»	+ 294 26
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	3.740 58	42 06	50 00	1.673 23	6 10	5.511 97	111	49 66
1889	3.154 55	20 52	166 04	1.962 13	48 05	5.351 29	64	83 61
Differenza nel 1890	+ 586 03	+ 21 54	— 116 04	— 288 90	— 41 95	+ 160 68	+ 47	— 33 95
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 28 FEBBRAIO 1890.					
1889-90	286.456 11	2.193 38	23.475 07	82.536 81	532 41	395.193 78	111	3.560 30
1888-89	104.208 24	1.202 65	6.095 34	36.597 81	1.134 69	149.238 73	64	2.331 86
Differenza nel 1890	+ 182.247 87	+ 990 73	+ 17.379 73	+ 45.939 00	— 602 28	+ 245.955 05	+ 47	+ 1.228 44

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal 1° al 10 Marzo* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Nettuno-Ciampino	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 53	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	3,235.45	10,381.25	955.90	3,336.80	828.55	2,372.40	2,385.15	4,362.85	4,510.20	1,721.00	4,310.00	2,144.85
Bagagli e Cani	52·00	198.25	12.50	21.95	14 55	50.20	7.25	41.25	57.65	10.90	16.85	18.25
Merci a G. V. ed Accelerata	492.60	2,101.80	87.30	399 50	118.25	207.70	61.20	102.05	429.00	424.60	323 85	154.45
Merci a P. V.	6,089.30	5,944.45	886.20	1,513.75	2,854.70	1,454.25	32 30	2,529.85	821.10	730.65	1,090 25	564.90
Totali	9,869.35	18,625.75	1,941·90	5,272.00	3,816.05	4,084.55	2,485.90	7,036.00	5,817.95	2,887.15	5,740.95	2,882.45

ANNUNZI

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE
OFFICINE DI SAVIGLIANO

(*Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (BARRIERA LANZO)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE
PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA - TETTOIE E COSTRUZIONI MECCANICHE - FERROVIE E FUNICOLARI SISTEMA **ABT**
GRU ED ARGANI BREVETTO SPECIALE **MEGY, ECHEVERRIA** E **BAZAN.**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico ra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia** e **C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)
con Cave, Forni ed Officine in

ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma. — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti. Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI
Società anonima, Firenze. Capitale L. 230 milioni, interamente versati.
ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Si notifica ai Signori Portatori di Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. **7.50** maturante il **1° aprile** p. v. sarà pagata, sotto deduzione della Tassa di Ricchezza mobile e di Circolazione:

a **Firenze**	presso la Cassa Centrale	L.	**6.30**
» **Ancona**	» la Cassa dell'Esercizio	»	**6.30**
» **Bologna**	» id. id.	»	**6.30**
» **Napoli**	» la Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	**6.30**
» **Palermo**	» i signori I. V. Florio	»	**6.30**
» **Livorno**	» la Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	**6.30**
» **Genova**	» la Cassa Generale	»	**6.30**
» **Torino**	» la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	**6.30**
» **Roma**	» id. id. id.	»	**6.30**
» **Milano**	» la Banca di Credito Italiano	»	**6.30**
» **Venezia**	» i signori Jacob Levi e figli	»	**6.30**
» **Parigi**	» la Società Generale di Credito Industr. e Comm.	Fr.	**6.30**
	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	**6.30**
	la Banca di Sconto di Parigi	»	**6.30**
» **Ginevra**	» i signori Bonna e C.	»	**6.30**
» **Basilea**	» i signori De Speyr e C.	»	**6.30**
» **Bruxelles**	» la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	**6.30**
» **Berlino**	» il signor Meyer Cohn	»	**6.30**
	la Banca Tedesca	»	**6.30**
» **Francoforte s/M**	» la Frankfurter Filiale der Deutschen Bank	»	**6,30**
	il signor B. H. Goldschmidt	»	**6.30**
» **Amsterdam**	» la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	Fol.	**2.96**
» **Londra**	» i signori Baring Brothers e C.	L. s.	**0. 5 1|2**

Firenze, 17 marzo 1890. **LA DIREZIONE GENERALE.**

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta dal Comm. Ing. **FRANCESCO KOSSUTH**
SEDE E DIREZIONE: NAPOLI, 24, VIA MEDINA
OPIFICII MECCANICI IN CASTELLAMMARE (STABIA)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro* ed una *d'argento a Parigi*.

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: *All'Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro*, per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto le esecuzioni dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben *3704* ponti metallici e di *197,400* metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

PREMIATA
Fabbrica di Cancellate
IN LEGNO E FILO DI FERRO INTRECCIATO
per la chiusura dei Parchi. Giardini, Ferrovie, Tramways, ecc.
A. PICTET
Torino, *via Bava, 35, angolo via S. Giulia*
Si spediscono *gratis* disegni e prezzi.

PASTORI e SESTI
FABBRICA
DI
LIME E RASPE
ACCIAI E FERRI
TORINO
Via Finanze, Num. 13.

SOCIETÀ ANONIMA METALLURGICA
TARDY E BENECH
SAVONA
Capitale Sociale Versato L. 7.000.000
FABBRICAZIONE DI FERRO
FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIAIERIA
Ferro in Barre e per costruzione. — Ferro a I (*Poutrelles*), Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione. — Ponti e tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, Tramvie e Mine, Vagoni e rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.
Depositi: TORINO-SAVONA
Rappresentanze in tutte le principali città d'Italia.

COSTRUZIONE
di Attrezzi Meccanici
DITTA
CARLO SICHLING
SPECIALITÀ
MACCHINE SOFFIANTI
PRIVILEGIATE
BORGO PO, *Via Valle S. Martino, 9,* **TORINO**

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE

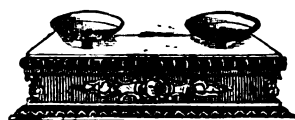
STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano.
Capitale sociale L. 180,000,000. Versate L. 162,000,000

La Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo riceve offerte a trattative private per la fornitura di traversi di querciarovere. Pel Capitolato d'oneri relativo, rivolgersi all'Ufficio Centrale degli Approvvigionamenti e Magazzini posto nella Stazione Centrale di Milano.

Comprerebbersi

circa **3 mila metri** di **BINARIO usato,** in buono stato, del peso da 8 a 12 Chg. il metro.

Scrivere offerte alle iniziali **M 560 T**, *Ufficio di Pubblicità Minetto, Torino.*

CROGIUOLI

Grafite 1ª qualità

DEPOSITO
presso
F. COMINOLI
TORINO
9, Via Arcivescovado

MACCHI, IZAR E C.

MILANO
Via Carlo Farini, N. 27
(*fuori Porta Garibaldi*)

FABBRICAZIONE MECCANICA
Bolloni, Ramponi e Chiodi
per armamento di ferrovie e tramways, per costruzione di scambi, e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc.

LUIGI CAPRILE

successore
DECKER et C.

Fabbrica di Pesi e Misure
MACCHINE GAZOSE
Cilindri carta per Calandre
TORCHI PER UVA
TORCHIETTI COPIALETTERE
TORINO - Via Artisti, 19 - TORINO

SOCIETÀ ITALIANA

DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

Società Anonima — Sede in Bergamo

Capitale sociale versato L. 3,000,000

OFFICINE IN BERGAMO, SCANZO, VILLA DI SERIO, ALZANO MAGGIORE, NESE, PRADALUNGA, COMENDUNO, ZOGNO, PALAZZOLO SULL'OGLIO, VITTORIO, OZZANO PRESSO CASAL MONFERRATO, NARNI, MONTECELIO.

Premiata con Medaglia d'Oro dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ed alle principali Esposizioni nazionali ed estere

Collezione completa di cementi idraulici a rapida ed a lenta presa; di cementi Portland, di calce idraulica e dolce in polvere ed in zolle; di pietre artificiali per costruzione pavimenti, condotte d'acqua e decorazioni.

Prezzi e Condizioni di tutta convenienza

Produzione annua oltre UN MILIONE di quintali — Forza motrice MILLE cavalli vapore

La Società garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la marca di fabbrica sopraesposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

La Società stessa è la sola che possa attualmente assumere e garantire impegni di forniture in vasta scala della rinomata *Calce eminentemente idraulica di Palazzolo.*

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

Anno XXIII. Sabato, 29 Marzo 1890. Num. 13.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia . . . . L.	20	11	6
Per l'Estero . . . . «	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LA FUNICOLARE ELETTRICA DEL S. SALVATORE A LUGANO

Della inaugurazione di questa ferrovia, compiutasi il 26 corrente mese, diamo breve cenno nelle « Notizie ferroviarie estere » di questo numero; pubblichiamo qui invece alcuni dati tecnici sulla funicolare medesima.

Direzione, durata e costo dei lavori.

I progetti e l'impianto della ferrovia sono della ditta Bucher e Durrer di Kägeswyl, che progettò e costrusse la ferrovia funicolare al Bürgenstock sul lago di Lucerna.

L'intero impianto è costato 660 mila lire, ed ha richiesto quasi due anni di lavoro; e la spesa per la produzione della forza motrice fu preventivata annualmente in dieci mila lire.

Lunghezza, andamento planimetrico-altimetrico, opere d'arte.

La linea Paradiso-Salvatore ha la lunghezza effettiva, misurata cioè in pendenza, di m. 1644; che in proiezione orizzontale si riduce a m. 1535, con un dislivello fra i punti estremi di m. 602.67. La stazione Paradiso, ad un chilometro circa dalla stazione ferroviaria di Lugano, è quotata m. 282.30 sul mare, la intermedia di Pazzallo m. 489.60, quella del S. Salvatore m. 884.97; la vetta del monte giunge a m. 909.

Il tracciato lungo il tronco inferiore da Paradiso a Pazzallo, per m. 800 circa, è in linea retta. Nel tronco superiore, all'uscita della stazione Pazzallo, trovasi una curva col raggio di m. 250, lunga su 150, poi una contro curva col raggio di m. 400, lunga circa m. 100; indi la strada rimettesi di nuovo in linea retta fino alla sommità.

La pendenza della via, partendo dalla stazione Paradiso, incomincia col 17 0|0 e va aumentando di 20 in 20 m., fin che a m. 480 raggiunge il 31 0|0, ed in prossimità della stazione di Pazzallo il 34 0|0. Nel tratto superiore la pendenza incomincia col 35 0|0 e raggiunge subito il 51 0|0. Dopo oltrepassata la parte in curva, acquista il 56 0|0, e nel tratto più elevato il 59 0|0.

Le principali opere d'arte eseguite, sono: il gran viadotto sul vallone al di sotto di Pazzallo ed il ponte sopra la ferrovia del Gottardo, oltre ad altre di minore importanza. Il primo è un'ardita costruzione in ferro, lunga m. 103, larga, al piano della via, m. 1.50; sostenuta da cinque pile di ferro alte da 6 ad 8 m., oltre al basamento in muratura. Le travate hanno lunghezze orizzontali di m. 15.71, eccetto la 2^a e la 5^a, che sono lunghe m. 17.68. Il cavalcavia sulla ferrovia del Gottardo è lungo m. 36, con due travate ed una pila in ferro.

Il tronco inferiore si trova in gran parte in trincea scavata nella morena, con scarpe laterali di 1|2; ciò che non impedisce la veduta sopra Lugano, posto di fronte alla linea. Sul tronco superiore trovasi pure una trincea, ma breve e scavata nella rocca dolomitica.

Armamento.

L'armamento della linea è fatto con rotaie dell'altezza di 10 cent., a scartamento di un metro; assicurato a traversine di ferro lunghe m. 1.50, sezione ad *L* di 12 cent. per 12 cent., assicurate nel muro in pietra e calce idraulica, che compone l'intero corpo della sottostruttura, lungo tutta la linea.

Nell'asse del binario è pure assicurata alle traversine una doppia dentiera, sistema Abt, destinata a fornire un appoggio alle vetture in caso di accidente.

Modo di trazione.

Il modo di trazione costituisce una novità tecnica, pur fatta astrazione dell'applicazione dell'apparato elettro-motore, non ancora applicato fin ora. Le due vetture, capaci ciascune di 32 persone, eseguiscono un saliscendi mediante una fune del diametro di 32 mm., composta di fili di acciaio, lunga poco meno di 1700 m., adagiata sopra ruotelle distribuite sulla via.

La fune è applicata alla vettura inferiore, entra nel fabbricato della stazione di Pazzallo, ove si avvolge ripetutamente sulla grande ruota motrice, poi ascende alla stazione della vetta, dove passa sopra una ruota, per ridiscendere ad applicarsi all'altra vettura. Quando le due vetture si trovano ai due estremi della linea, la fune è distesa lungo le medesima. Ascendendo la inferiore, discende l'altra; ed alla stazione di Pazzallo le due vetture si pongono accanto per

modo che gli ascensionisti e quelli che discendono possono facilmente scambiare i loro posti. In questa posizione la fune si trova tutta sul tronco superiore ripiegata in due rami paralleli.

Nella stazione di Pazzallo trovasi la motrice a vapore, della forza di 50 cavalli, che sarà in seguito sostituita colla macchina elettro-motrice già in posto, ma che attende l'azione della dinamo di Maroggia e dell'acqua di Arogno. Riservandoci di dare in seguito una relazione intorno a questi singolari e nuovissimi apparati elettro-meccanici, ci limiteremo a dire del modo con cui agisce la motrice sulla fune, e come il moto delle vetture possa essere rallentato e sospeso facilmente e con sicurezza.

La motrice mette in rotazione un albero di ferro, il quale, mediante un ingegnoso sistema di ingranaggio, che facilmente si impegna a destra od a sinistra d'una ruota dentata, provoca il moto in uno o nell'altro senso nella gran ruota su cui la fune si avvolge; e quindi l'avvicinamento o lo scostamento delle due vetture dalla stazione di Pazzallo. Non sempre però abbisogna la motrice per provocare il moto, ma questo spesso deriva dallo squilibrio delle parti; e allora interviene un freno moderatore, regolato dall'operaio che governa la motrice.

*
* *

I freni.

In via ordinaria, il frenamento e l'arresto delle vetture è fatto dal macchinista alla stazione centrale. I conduttori che si trovano nelle vetture, mediante verga metallica, che mettono in contatto con un filo elettrico, posto a lato della linea, comunicano col macchinista della stazione centrale. Ma, in caso di accidente, il conduttore ha sottomano il freno della vettura, il quale, per mezzo di ruota che ingrana nella doppia dentiera Abt, stabilita lungo tutta la via, può arrestare immediatamente la vettura. Il freno agisce anche automaticamente, quando per avventura si spezzasse la fune di trazione. Questa, essendo tesa, tien sospeso un grosso pezzo di ghisa applicato all'estremo di una leva. Quando la fune si rompesse, la leva cade, fa chiudere il freno poderosamente e la vettura si arresta saldamente attaccata alla dentiera centrale mediante la ruota a denti del freno e le àncore a *T*, che s'aggrappano sotto alla dentiera ed impediscono alla vettura di staccarsi dalle rotaie.

La stabilità adunque delle vetture è completa, ed il loro moto essendo poco veloce, l'azione dei freni riesce sicurissima, e l'ascesa e la discesa non può dar luogo ad alcuna apprensione.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Senato del Regno.

Bilancio preventivo 1889-90. — *Per le tariffe ferroviarie dei viaggiatori.* — Proseguendosi nella seduta del 25 corrente la discussione del progetto « Assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1889 al 30 giugno 1890 », il Ministro dei Lavori Pubblici, all'on. Rossi, che nella precedente seduta aveva chiesto perchè non si provvede a mutare le tariffe dei viaggiatori secondo il sistema delle zone adottato in Ungheria, osservò come un tale sistema per causa della grande differenza delle distanze non si presenti opportuno per l'Italia. Senza poi notare che un tal sistema non ha ancora fatto le sue prove finanziarie. Ciò non vuol dire che il Governo ed anche le Società non studino con grande premura per vedere che cosa ci sia da fare di meglio riguardo alle tariffe ferroviarie. Si studia anche il modo di estendere il sistema di abbonamento, che sarebbe di certo una grande agevolazione. Non si tratta di andare fino al sistema americano dei *tickets* al portatore, ma di andare fino al sistema dell'abbonamento individuale.

Disegni di legge. — *Approvazione.* — Nella seduta del 26 corrente, dopo un'ampia discussione sul programma finanziario e politico, all'interno ed all'estero, del Ministero, fu approvato senza alcuna discussione sugli articoli il disegno di legge circa i « Provvedimenti relativi al modo di pagamento delle spese di costruzione delle linee ferroviarie », ecc., già approvato dalla Camera (1).

— — Nella seduta del 28 corrente fu approvato il disegno di legge, già approvato dalla Camera (2), circa la convenzione colla Ditta Pirelli e C. per un nuovo cavo sottomarino Palermo-Ustica.

Camera dei Deputati.

Bilancio consuntivo 1888-89 — *Due ordini del giorno circa il materiale ferroviario.* — Nella seduta del 24 corrente, discutendosi il « Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1888-89 » il relatore, on. Buttini, svolse i due seguenti ordini del giorno proposti dalla Giunta generale del bilancio (3):

1° « La Camera, in quanto all'addebitamento dei noli pel materiale ferroviario fatti alle Casse per gli aumenti patrimoniali nel conto speciale numero 30, rinnova le riserve espresse nell'ordine del giorno approvato nella tornata del 25 giugno 1889 »;

2° « La Camera invita il Governo a provvedere perchè in quanto agli interessi delle somme dei fondi di riserva e delle Casse per gli aumenti patrimoniali delle tre reti presumibilmente non erogabili nel biennio abbia regolare e piena esecuzione nell'interesse dello Stato il patto contenuto nel quinto comma degli articoli 61 del capitolato per le reti Mediterranea e Adriatica e 57 del capitolato per la rete Sicula ».

Gli onorevoli De Blasio, sotto-segretario di Stato per i Lavori Pubblici, e Gagliardo, sotto-segretario di Stato per il Tesoro, dichiararono di accettare i due ordini del giorno nel concetto dei quali il Governo pienamente consente.

Circa il primo l'on. De Blasio notò come il Ministero da prima ebbe dei dubbi sulla liquidazione dei noli del materiale mobile, e sottopose il quesito al Consiglio di Stato (4); ma le Società si mostrano riluttanti ad accettarne le decisioni. Stando così le cose, il Governo sottometterà la questione ad un arbitrato d'accordo con le Società. Circa il secondo aggiunse che il Governo si è già messo sulla via in esso indicata.

La Camera approvò i due ordini del giorno della Commissione ed i 24 articoli del rendiconto generale consuntivo 1888-89.

Commissioni. — *Relazioni.* — Nella seduta del 25 l'on. Cadolini presentò la relazione sul progetto relativo alle *espropriazioni, ai consorzi e alla polizia dei lavori per l'esercizio delle miniere, cave e torbiere*, ecc. (5).

— — Nella seduta del 28 corrente l'on. Del Giudice presentò la relazione sul *Bilancio preventivo delle Poste e dei Telegrafi* (6).

— *Nomina.* — Gli Uffici, nella seduta del 25 corrente, elessero a commissari per il disegno di legge circa l'*affitto a lungo termine delle miniere di ferro dell'isola d'Elba* (7) gli onorevoli: Bertana, Costa Alessandro, Di Broglio, Valle, Giordano-Apostoli, Vigoni, Pianciani, Palizzolo e Chiala.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 26 marzo (N. 72). — **Regio Decreto 2 marzo 1890**, numero **6679** (Serie 3ª), col quale il comune di Vallecorsa è autorizzato ad applicare gli articoli 12, 13, 15, 16 e 17 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, nell'esecuzione dei lavori di risanamento descritti nel progetto 21 luglio 1888 dell'ing. Olivieri, e nella deliberazione consigliare 20 novembre 1888, in base alla planimetria firmata

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 12.

(2) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 12.

(3) Per la *Commissione generale del bilancio* vedi la « Cronaca Parlamentare » dei numeri 49, 50 e 51 del 1889.

(4) In seguito all'ordine del giorno approvato dalla Camera nella seduta del 25 giugno 1889, l'on. Finali provocò un parere del Consiglio di Stato sul noleggio del materiale ferroviario mobile.

Il parere, recentemente emesso, è questo:

« Che non possa essere obbligo di aumento di materiale mobile da porre a carico delle Casse predette, finchè il prodotto lordo dell'esercizio non abbia superato quello massimo fissato nelle Convenzioni, che perciò le spese per noleggio di materiale mobile non possano mettersi a carico delle Casse fino a che non si verifichi la suindicata eventualità e che in questo caso le spese debbansi liquidare dopo che siasi accuratamante accertata e dimostrata la necessità dei noleggi ed il conto delle percorrenze, nel senso letterale del disposto all'art. 19 dei Capitoli d'esercizio, cioè di *percorrenze totali ottenute* e non già di percorrenze virtuali e calcolate su medie annuali ipotetiche ».

(5) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 49, 50 e 51 del 1889.

(6) Per la Sotto-Commissione per i bilanci dei Ministeri dei Lavori Pubblici, dell'Agricoltura, Industria e Commercio e delle Poste e dei Telegrafi vedi « Cronaca parlamentare » dei numeri 50 e 51 del 1889.

(7) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 12.

dal Ministro dell'Interno. — I lavori da eseguirsi in seguito alla presente concessione sono dichiarati di pubblica utilità e dovranno essere compiuti nel termine di dodici anni dalla data del R. Decreto.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Consiglio d' Amministrazione della Mediterranea.
(*Per il personale della Rete*).

Sappiamo che nella adunanza del Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, tenutasi ieri 28 andante, vennero approvate le proposte di nomine a stabile nel personale con decorrenza dal 1° gennaio u. s.

(*Galleria del Turchino della linea Genova-Ovada-Asti*).

Nell'adunanza stessa il Consiglio ha autorizzata la continnazione in economia dei lavori di scavo della galleria del Turchino all'imbocco Genova, fino al momento in cui si potrà attivare la perforazione meccanica.

(*Esercizio sociale nel secondo trimestre 1889-90*).

Il sig. Direttore Generale ha intrattenuto poi il Consiglio anche sull'andamento dell'esercizio dei mesi di ottobre, novembre e dicembre scorsi, e ciò a seguito di quanto ebbe a riferire in proposito, per quanto riguarda il primo trimestre, nella seduta del Consiglio tenutosi in dicembre.

All'appoggio di cifre e fatti gli opportuni raffronti dei prodotti di quest'anno finanziario e quelli riferentisi all'anno 1888-89, per eguale periodo di tempo il sig. Direttore Generale ha fatto rilevare come i benefici siano in continuo aumento.

(*Gara aggiudicata per carrozze*).

Sappiamo pure che venne provvisoriamente aggiudicata alla Ditta Invitti di Milano la fornitura di 12 carrozze con ritirata.

><

Ferrovia Torino-Milano.
(*Doppio binario fra Ponzana e Borgo-Vercelli*).

Sulla tratta Ponzana-Borgo Vercelli della linea Torino-Milano, a datare dal giorno 1° aprile p. v., sarà attivato il servizio a doppio binario, principiando col treno 301.

><

Ferrovia Faenza-Firenze.
(*Visita di ricognizione dei tronchi Vaglia-Firenze*).

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia Faenza-Firenze ha significato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate che i lavori dei tronchi da Vaglia a Firenze, della ferrovia predetta, sono quasi ultimati e che mancano solo poche opere di finimento; cosicchè è possibile il procedere alla visita di ricognizione che deve precedere l'apertura all'esercizio dei tronchi stessi.

Il giorno 25 del corrente mese sono state compiute le prove statiche e dinamiche delle travate metalliche dei ponti costruiti lungo la linea; ed, a quanto ci viene assicurato, i risultati sono stati soddisfacenti.

><

Ferrovia Venezia-Peschiera.
(*Sistemazione dell'armamento e delle travate metalliche sui ponti tra Venezia e Padova*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione governativa il progetto per la sistemazione dell'armamento e delle travate metalliche in opera nei ponti in ferro esistenti fra le stazioni di Venezia e di Padova, lungo la linea da Venezia a Peschiera.

La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori considerati in progetto ammonta a L. 59,552. Ai lavori che interessano l'armamento provvederà in economia la Società: per le altre opere si faranno due appalti a licitazione privata; il primo, pei lavori di muratura e per la fornitura della ghiaia occorrente pella massicciata; il secondo, per l'esecuzione delle opere metalliche.

><

Progetto tecnico ferrovia Teramo-Aquila.

Il R. Ispettore Superiore delle Strade Ferrate signor cav. P. Muzy ha presentato al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie il progetto tecnico di una ferrovia da Teramo ad Aquila, della cui compilazione era stato incaricato dall'Ispettorato medesimo.

La lunghezza di questa linea è calcolata di chilometri 85.277,04, ed il suo complessivo costo ammonta a L. 50,500,000, ossia in media a L. 592,182.53 per ogni chilometro.

Del suindicato progetto procureremo di dare dettagliate informazioni in un prossimo numero del *Monitore*.

><

Ferrovia Messina-Catania-Siracusa.
(*Rifacimento in acciaio di binari armati in ferro*).

Ci informano da Palermo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato alla approvazione governativa il progetto per il rifacimento in acciaio di binari armati in ferro lungo il tronco Bicocca-Siracusa, della ferrovia Messina-Catania-Siracusa.

La lunghezza di linea per la quale occorre rifare l'armamento è di m. 24,614. — La spesa occorrente per l'esecuzione dei lavori ammonta a L. 190,159.29, escluso il materiale metallico di armamento, il cui importo è valutato di L. 517,000. — Le quantità del materiale necessario, che dovrà essere del primo tipo delle ferrovie complementari, sono le seguenti:

Ruotaie da m. 9.00	tonn.	1,572 372
Ruotaie da m. 8.94	»	198.575
Contro rotaie per passaggi a livello	»	4.889
Stecche a corniera	»	87.520
Chiavarde per stecche	»	17.285
Piastre di fondo	»	117.605
Arpioni	»	45.948

><

Ferrovia Caianello-Isernia.
(*Stato dei lavori del 4° tronco*).

Ci scrivono da Isernia che i lavori di costruzione del 4° tronco della ferrovia Caianello-Isernia in appalto all'Impresa Tiezzi-Ferruccio, iniziati nel mese di novembre dello scorso anno, ebbero sviluppo abbastanza regolare nel mese di gennaio p. p. I lavori sono ora saltuariamente sviluppati lungo l'intero tronco, fatta eccezione pei primi due chilometri; i movimenti di terra sono in corso su diverse tratte; si fanno scavi di fondazione per parecchie opere di arte minori; è fondato il ponte sul torrente Selva di m. 10 di luce; le quattro gallerie progettate lungo il tronco sono state tutte attaccate.

><

Stazione di Lavezzola.
(*Progetto per impianto d' un rifornitore d'acqua*).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto

pell'impianto nella stazione di Lavezzola, della linea Ferrara-Ravenna-Rimini, di un rifornitore da alimentarsi con acqua da derivarsi dal fiume Reno. La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori ammonta a L. 77,000. Saranno eseguiti mediante appalto a licitazione privata i lavori di terra e di muratura, ed in economia quelli relativi all'impianto della condotta ed alla provvista e posa di meccanismi necessari.

><

Progetti e preventivi dell'Adriatica.

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha anche sottoposto all'approvazione governativa:

a) il progetto dei lavori occorrenti per provvedere all'ampliamento ed alla sistemazione del servizio delle merci nella *Stazione di Melzo* lungo la ferrovia da Milano a Venezia. L'ammontare dei lavori è preventivato a L. 31,755. I lavori di posa del nuovo binario e di sistemazione degli attuali saranno eseguiti in economia; saranno concessi a trattativa privata i movimenti di terra e le opere murarie occorrenti pell'allargamento del piazzale della stazione;

b) la proposta di acquisto di macchine-utensili da impiantarsi nelle *Officine di Firenze*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 17,910.57; e le macchine da provvedere sono le seguenti:

Un tornio speciale per maschi;
Un tornio a disco senza contrapunto;
Una macchina per tornire i bottoni di manovelle;
Una macchina automatica per affilare coltelli;
Cinque macchine per la lavorazione della latta.

><

Ferrovia Salerno-San Severino.
(Stato dei lavori nella galleria delle Fratte).

Diamo la situazione, riferita al 1° del corrente mese, dello scavo e delle murature della galleria delle Fratte, lunga m. 2396.03, in costruzione nel tronco da Fratte a Capezzano, della ferrovia Salerno-San Severino:

Scavo, avanzata m. 1,106.50; calotta m. 1,079; strozzo, m. 1,039.50; piedritti, m. 986.70; regolamento, m. 978.70.

Muratura, calotta, 1,014.75; piedritti, m. 978.70; arco rovescio, m. 156.05.

L'avanzamento medio giornaliero degli scavi per ambidue gli imbocchi ottenuto durante il mese di febbraio p. p. fu di di m. 1.34. I lavori del tronco esterni alla galleria sono molto avanzati.

><

Stato dei lavori della linea Noto-Licata.

Sull'andamento dei lavori di costruzione della linea da Noto a Licata, ai quali si provvede a cura della Società delle Strade Ferrate della Sicilia, riceviamo le seguenti informazioni che si riferiscono al 1° del corrente mese:

(Tronco Noto-Tellaro).

Movimenti di terra: sono eseguiti m. c. 21,800 di sterro per apertura della linea; *Opere d' arte maggiori*: è in corso di costruzione la deviazione del fiume Asinaro; *Opere d'arte minori*: per 2, sono in corso le murature di fondazione, per 5 sono in corso quelle di elevazione, 6 sono ultimate; *Gallerie*: in costruzione la galleria Giocolunga di m. 330, della quale sono scavati in piccola sezione m. 18; *Fabbricati*: in corso lo scavo di fondazione di una cantoniera semplice.

(Tronco Rosolini-Pozzallo).

Movimenti di terra: eseguito tanto sterro per m. c. 24,980; *Opere d'arte minori*: 4 sono ultimate, meno i finimenti, per 2 sono ultimate le murature di fondazione, per una sono in corso le murature di elevazione e per un'altra è in corso lo scavo di fondazione; *Fabbricati*: sono in corso di costruzione tre case cantoniere.

(Tronco Pozzallo-Sampieri).

Movimenti di terra: eseguito tanto sterro per m. c. 8,200; *Opere d'arte minori*: in corso di fondazione tre, ultimate le murature di fondazione 1, in corso le murature di elevazione 1, ultimate le murature in elevazione 1; *Fabbricati*: sono in corso di costruzione tre case cantoniere.

(Tronco Licata-Terranova).

Movimenti di terra: sono eseguiti m. c. 70,400 di sterro e m. c. 66,000 di rinterro; *Opere d'arte maggiori*: sono in corso di costruzione i ponti sull'Imera, sul San Pietro, sul Carrubba, sul Columella e sul Cattano; *Opere d'arte minori*: ultimate completamente N. 33, ultimate meno i finimenti N. 48, in corso le murature in elevazione N. 22, ultimate le murature di fondazione N. 19, in corso le murature di fondazione N. 10, ultimato lo scavo di fondazione N. 1; *Fabbricati*: in corso scavi fondazione di due cantoniere doppie, in corso murature fondazione di 2 cantoniere doppie, in corso di elevazione il fabbricato viaggiatori ed il piano caricatore di Falconara, il fabbricato viaggiatori di Butera e N. 12 case cantoniere doppie, ultimata l'elevazione di tre case cantoniere doppie, in corso la copertura di 5 case cantoniere doppie.

La media giornaliera degli operi sui diversi cantieri fu nel mese di febbraio p. p. di N. 1530. La stagione eccezionalmente piovosa ha ostacolato un maggior sviluppo dei lavori, ed in qualche punto le forti pioggie hanno arrecato danni alle opere, però di non grave importanza.

><

I Delegati del Governo al Collegio arbitrale.

Vennero confermati, per il triennio 1890-92, i rappresentanti del Governo per il Collegio arbitrale delle ferrovie. I commendatori Saracco e Valsecchi furono nominati membri effettivi, e Giovanni Baccelli, supplente.

Dei Delegati dalle Società ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula abbiamo rispettivamente fatto cenno nelle « Informazioni » dei numeri 9, 10 ed 11.

Così completato, il Collegio arbitrale procederà fra poco all'elezione del presidente e del vice-presidente.

><

I prodotti dei permessi d'entrata nelle Stazioni delle tre Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula nel biennio 1888 *e* 1889.

Siamo informati che la somma accreditata dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, agli Istituti di Presidenza, quale ricavo della vendita dei permessi di accesso alle stazioni della propria rete, fu di L. 6438.89 per l'anno 1888 e di L. 7645.53 per l'anno 1889.

Sommando queste cifre con quelle degli accreditamenti fatti allo stesso scopo, nel biennio preindicato, dalle Società delle Ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico (Vedi *Monitore* del 15 marzo 1890, N. 11) si ha il seguente risultato:

	1888	1889
Rete Mediterranea	136,440.51	170,593 53
Rete Adriatica	89,408.92	91,000.00
Rete Sicula	6,438.89	7,645.53
Totali L.	232,288.32	269,239.06

><

Quesito e risposta del Consiglio di Stato sulla occupazione temporanea ed esproprio definitivo in applicazione della legge 30 *dicembre* 1888.

Il Consiglio di Stato al quesito fattogli dal Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate « se le di» sposizioni dell'articolo 2° della legge 30 dicembre » 1888 siano sufficienti per assegnare il valore d'una » dichiarazione di pubblica utilità agli atti che » autorizzano l'occupazione temporanea dei terreni » occorrenti pei lavori di cui nella predetta legge » del 1888 » ha risposto « che per convertire l'oc» cupazione temporanea in esproprio definitivo, nei » casi proposti col quesito suindicato, l'approvazione » del progetto agli effetti della dichiarazione di » pubblica utilità non sia assolutamente necessaria, » quantunque apparisca sempre conveniente ».

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni su affari relativi al servizio delle Strade Ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che, con le modificazioni, avvertenze e riserve, da esso indicate, possa approvarsi il progetto di appalto a licitazione privata della tratta da Zappulla a Cefalù, nella linea Messina Patti-Cerda;

2. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possano approvarsi i due seguenti progetti presentati dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali:

a) progetto definitivo dei lavori occorrenti pel l'allacciamento della linea Aretina colla linea Pistoiese nella nuova stazione di Firenze; pei quali è preventivata la complessiva spesa di L. 1,539,536.08;

b) progetto riguardante l'esecuzione delle opere occorrenti per la sistemazione dell'attraversamento del fiume Ombrone lungo la ferrovia Firenze-Pistoia-Pisa, il cui importo totale è presunto di L. 322,000;

3. Che possa approvarsi una convenzione per transazione di lite mossa dal signor Giovanni Pucci all'Amministrazione governativa, in seguito al prosciugamento di due sorgive d'acque esistenti in una sua proprietà, attribuita ai lavori di perforazione della galleria Isola nella ferrovia Parma-Spezia.

><

Il Consiglio di Stato ha poi dato parere su di una vertenza fra la Ditta Chiesi e la Società dell'Appennino Centrale in ordine ad espropriazione per la linea Arezzo-Fossato, opinando che il ricorso Chiesi contro il Decreto 9 gennaio 1884, del Prefetto di Perugia debba essere respinto, e che sia invece da accogliere il ricorso della Società dell'Appennino Centrale, procedendo all'annullamento dei Decreti 9 maggio e 24 agosto 1889, della Prefettura medesima.

><

Società Cooperativa di consumo fra gli agenti delle Strade Ferrate in Torino.

(*Approvazione delle proposte presentate all'Assemblea 26 corr.*).

Sotto la presidenza del comm. Filippo Stanzani, tennesi la sera del 26 corrente la preannunciata Assemblea generale dei Soci azionisti; i quali vi intervennero in numero di circa 1600, operai la maggior parte.

La discussione sulle due proposte, da noi annunciate e sviluppate nel precedente numero (1), cioè la *modificazione all'art.* 34 *dello Statuto organico* e il *riordinamento del capitale sociale*, fu ampia ed assennata, ben dimostrando quanto interesse senta la classe operaia ferroviaria per così provvida istituzione.

Chiusa la discussione generale, il presidente ne riassunse gli argomenti ed i vari intendimenti enunciativi. Premise che il Consiglio Generale aveva fatte le proposte che meglio parvero ad esso rispondere all'interesse sociale, ma che si rimetteva a quelle decisioni che l'Assemblea, sovrana, ritenesse migliori. Spiegò le difficoltà pratiche di alcune proposte presentate e le ragioni di convenienza per le quali, tanto pel sistema di votazione, che pel riparto della somma, non credeva il Consiglio di accettare alcuno degli ordini del giorno proposti.

Essendosi poscia da uno dei soci presentata la proposta del passaggio all'ordine del giorno puro e semplice su tutti gli ordini del giorno ed essendosi da un altro socio spiegato come, respinte per tal modo le proposte contrarie, si intendevano implicitamente approvate quelle portate all'ordine del giorno di convocazione dell'Assemblea; questa, a grandissima maggioranza, ha approvato le proposte presentate dal Consiglio Generale.

La votazione fu accolta da vivi e prolungati applausi.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Variante fra le progressive 8465.59 - 9350.21 e 9749.55 - 11202.06 del tronco Zoppolo-Rosarno della ferrovia Reggio-S. Eufemia;

2. Progetti per ampliamento della stazione di Busto Arsizio nella ferrovia Rho-Sesto Calende;

3. Progetto di consolidamento della frana al casello N. 113 fra S. Lorenzo e S. Stefano lungo la linea Genova-Ventimiglia;

4. Progetto per la sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Pracchia lungo la linea Bologna-Firenze;

5. Domanda della Ditta Fabbrica Torinese di colla e concimi per costruzione di un opificio a distanza ridotta dalla linea Napoli-Eboli;

6. Progetto di una ferrovia privata di 2ª categoria nel territorio di S. Severino-Marche;

7. Domanda Meoni per la costruzione di un binario di servizio lungo il Fosso Repignolo sulla linea Orte-Chiusi.

BIBLIOGRAFIA

La locomotiva, sua costruzione ed arte di guidarla. — Manuale compilato sulla 5ª edizione dell'opera di Brosius e Kock dagli ingegneri Stanislao Fadda e Giacomo Silvola, corredato da numerose modificazioni ed aggiunte. — Parte III. *Servizio della locomotiva nei treni.* — Un vol. in-8° con 211 incisioni intercalate nel testo ed una tavola litografica. — Torino, Ermanno Loescher. — Prezzo lire 8.

Della parte Iª (*Della caldaia*) e della parte IIª (*Meccanismo e carro della locomotiva*) dicemmo a suo tempo.

(1) Vedi « Informazioni » del N. 12 a pag. 181.

In questa IIIª parte (*Servizio della locomotiva nei treni*) gli egregi autori si sono proposti di esporre nel modo più chiaro e ad un tempo conciso tutto quanto concerne la buona conservazione delle locomotive, i difetti che esse presentano in servizio, nelle loro diverse parti, ed il modo di porvi rimedio sia in via provvisoria, se i difetti si manifestano improvvisamente durante il viaggio, sia in modo definitivo quando la macchina è ricoverata nelle Officine dei Depositi; senza tuttavia estendere la trattazione alle piccole ed ordinarie riparazioni del materiale.

L'opera tutta — non essendo agli autori parso convenienti per il servizio sulle ferrovie italiane, nè l'ordine nè il modo con cui fu esposta la materia nell'opera tedesca e variando d'assai le abitudini per quel che si fa in Germania ed in Italia come servizio ferroviario — fu redatta completamente nuova attenendosi alla pratica italiana.

Per meglio dimostrare il pregio, l'importanza e l'accuratezza della pubblicazione, crediamo opportuno analizzarla nelle sue singole parti e nei rispettivi loro capitoli.

I. Operazioni relative alla riparazione e manutenzione della locomotiva — 1. Circostanze che influiscono sulla buona conservazione di una locomotiva; 2. Difetti che si appalesano nelle caldaie e suoi accessori; 3. Difetti nel meccanismo; 4. Difetti nel carro delle locomotive e dei tender. — Appendice: La descrizione, l'impiego e la manutenzione dei vari freni.

II. Norme per la preparazione di una locomotiva, in buono stato, a prestar servizio e per la condotta della medesima. — 5. Attribuzioni del macchinista e del fuochista; Disposizioni regolamentari che li riguardano; 6. Preparativi per la partenza; 7. La locomotiva in servizio; 8. La locomotiva in rimessa. — Appendice sull'istruzione per la circolazione dei convogli e per i segnali.

III. Principali guasti durante il servizio della locomotiva e modo di regolarsi. — 9. Guasti nella caldaia ed annessi; 10. Guasti nel meccanismo; 11 Guasti nel carro della locomotiva e nel tender.

IV. Principali accidenti ferroviari che riguardano il macchinista. — 12. Avarie al materiale del convoglio. — Appendice sugli attrezzi annessi alla locomotiva.

V. Norme generali per la costruzione ed esercizio delle strade ferrate. — 13. Costruzione del piano stradale ed indicazione delle principali opere d'arte; 14. Regolamenti diversi inerenti ai guardiani sulla linea. — Appendice sul regolamento per il personale della manutenzione lungo le linee e per il servizio dei deviatori.

Appendice I. — Cenni sul materiale ruotabile delle ferrovie.

Appendice II. — Storia della locomotiva.

Questo è lo sviluppo dato dagli egregi autori all'argomento da essi trattato; della maestrevole accuratezza con cui fu compiuto tale sviluppo, meglio che il meritato nostro plauso, diano garanzia il nome stesso e la conosciuta capacità tecnica dei due autori: ing. cav. Stanislao Fadda, Direttore delle Officine della Mediterranea a Pietrarsa, ed ing. cav. Giacomo Silvola, Capo-Sezione Principale del Servizio della Trazione nella Rete Mediterranea stessa.

***

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo. — Statistica dell'Esercizio nell'anno 1887.

Abbiamo ricevuto dalla Direzione Generale della Società Mediterranea la *Statistica dell'Esercizio 1887*, compilata dalla Ragioneria Centrale e divisa in tre parti; l'ultima delle quali ci pervenne nella corrente settimana.

Essendo ora compiuta la laboriosa opera, diciamo brevemente di ciascuna delle sue parti, limitandoci ad accennare ai quadri contenutivi.

Parte I. — 1. Lunghezza delle linee in esercizio al 31 dicembre 1887; 2. Particolari di soprastruttura ed andamento delle linee al 31 dicembre 1887; 3. Rifacimenti di binari e risanamento e completamento di massicciata eseguite nel 1887; 4. Materiale rotabile; 5. Percorrenza del materiale rotabile; 6. Consumo di combustibile ed olio per la trazione; 7. Prodotti depurati dall'imposta erariale (secondo i risultati della contabilità); 8. Prodotti dell'esercizio per linea contabile (esclusi gli introiti fuori traffico); 9. Introiti delle stazioni ed altri in genere della Rete relativi al traffico; 10. Telegrafi; 11. Spese; 12. Personale in servizio al 31 dicembre 1887 e spese relative; 13. Operai impiegati nelle Officine per il materiale mobile; 14. Accidenti nel servizio; 15. Situazione finanziaria degli Istituti di previdenza pel personale, amministrato dalla Società per le Strade ferrate del Mediterraneo.

Parte II. — 16. Viaggiatori e bagagli; 17. Grande velocità; 18. Piccola velocità accelerata; 19. Prospetto del movimento per stazione e per transito dei trasporti di viaggiatori, bagagli e cani, merci a grande velocità ed a piccola velocità accelerata.

Parte III. — 20. Piccola velocità ordinaria; 21. Prospetto del movimento per stazione e per transito dei trasporti a piccola velocità; 22. Riassunto dei trasporti (quadri 16, 17, 18 e 20).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia dei Castelli Romani.— *Tronco Roma-Ciampino ed innesto colla linea Roma-Napoli.* — La Società delle Strade Ferrate Secondarie Romane, avendo quasi ultimata la costruzione del tronco Roma-Ciampino, della ferrovia dei Castelli, dietro accordi presi con la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ha fatto istanza al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate per essere autorizzata ad innestare, a norma del progetto approvato, la propria linea con quella di Roma-Napoli.

Ferrovia Varese-Porto Ceresio. — *Costituzione di una Società per azioni per la costruzione della linea.* — Facendo seguito alla notizia data nel n. 11 circa il progetto di costituire una società per azioni per la costruzione della linea per la poca probabilità che avessero a riuscire le trattative coll'ing. Triaca di Milano, delle quali abbiamo fatto cenno nel n. 9, annunciamo che il 17 corrente si è adunato all'uopo il Comitato esecutivo.

Questo, dopo lettura di una lettera dell'ing. Emilio Triaca, maggiormente convinto che le trattative col medesimo non sarebbero approdate ad un risultato pratico, deliberò di troncarle senz'altro; spiacente di aver dovuto perdere inutilmente altri tre mesi di tempo.

Poscia, pur apprezzando una proposta fattagli di riprendere le trattative colla Ditta Miani, Silvestri e C. di Milano ritenne miglior cosa, a risparmio di tempo, accettare il progetto di costituzione di una Società per azioni per la costruzione della ferrovia.

Deliberò per ciò di convocare il Comitato generale per sottoporre tale progetto all'esame dell'assemblea, la quale sarebbe chiamata a prendere le seguenti deliberazioni:

a) Autorizzare il Comitato esecutivo a costituire una Società per azioni, per la costruzione della ferrovia Varese-Porto Ceresio.

b) Autorizzare lo stesso a formare una sezione tecnica ed una sezione finanziaria.

c) Autorizzare lo stesso a procurarsi uno studio della linea, sia acquistandolo dalla Nord, sia facendolo compilare espressamente.

L'adunanza del Comitato generale avrà luogo lunedì, 31 corrente, a mezzogiorno, nella sala del Consiglio cittadino.

Al Comitato — aggiunge la *Cronaca Prealpina*, di Varese — non sembra tanto arduo il costituire un capitale relativamente piccolo, fra i moltissimi interessati in questa ferrovia.

Il costo della linea ferroviaria, computato in base allo studio fatto dalla Nord-Milano, oscillerebbe fra L. 1,200,000 e L. 1,300,000, e cioè poco meno di L. 100,000 per chilometro.

Ora per costituire la Società costruttrice basterebbe un capitale di 600,000 lire in azioni sottoscritte, supplendo per la rimanente somma con delle obbligazioni garantite coi sussidi del Governo, della Provincia e dei Comuni.

Ferrovia Pavia-Abbiategrasso-Gallarate. — *Sussidio comunale di Pavia.* — Il Consiglio comunale di Pavia nella seduta del 24 corrente ha deliberato, ad unanimità di voti, il contributo del Comune nella spesa per la costruzione della ferrovia in L. 20,000, a condizione che l'esercizio della linea sia aperto entro l'anno 1893. Era stato presentato anche un ordine del giorno per un maggior sussidio di L. 30,000, ma la proposta non fu accettata.

Circa istanze e sussidi per questa ferrovia, vedansi i numeri 5 ed 11.

Tramvia a vapore Pavia-Milano. — *Studi d'una nuova linea per Bornasco.* — Riportiamo dalla *Lombardia:* « È assicurata la costruzione di una nuova linea tramviaria Pavia-Milano, che toccherà le importanti borgate S. Genesio, Bornasco, Vidigulfo, Landriano, Bescapè.

« L'ing. Margara ha già fatto il prescritto deposito presso la Deputazione provinciale; e presto comincieranno gli studi pel tracciamento della linea ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — *Per la ripresa delle trattative italo-svizzere.* — Il Consiglio Federale Svizzero discusse, nella sua seduta del 25 corrente, la proposta del proprio Dipartimento delle ferrovie circa la ripresa delle trattative coll'Italia per il traforo del Sempione, che fu in questi ultimi tempi l'oggetto di conversazioni confidenziali a Roma ed a Berna.

Ferrovie Austro-Ungariche. — *Progetto di tariffa a zone per i viaggiatori sulle ferrovie Austriache dello Stato.* — Nella seduta tenutasi il 24 corrente dalla Commissione parlamentare del bilancio austriaco, il Ministro del Commercio, marchese Becquehem, comunicò una nuova tariffa per i viaggiatori, la quale andrà in vigore il 1° giugno 1890 sulle ferrovie dello Stato.

La tariffa è basata sulla tassa di un Kreuzer per ogni chilometro, per la terza classe; di due Kreuzer, per la seconda; e di tre Kreuzer, per la prima. I passeggieri nei treni diretti pagheranno la stessa tassa, aumentata del 50 0|0. Le linee si divideranno in zone, ciascuna di 50 chilometri.

La nuova tariffa dovrà pure applicarsi successivamente alle ferrovie private. Il Ministro del Commercio presenterà il relativo progetto di legge al Parlamento.

Ricordiamo che allo studio di un progetto per applicare sulle ferrovie Austriache dello Stato la tariffa a zone per i viaggiatori, abbiamo accennato sin dal n. 44 del 1889.

— *Tariffa a zone per le merci sulle ferrovie Ungheresi dello Stato.* — Annunciasi che il Governo degli Stati Ungheresi, conseguentemente ai risultati ottenuti dalla tariffa a zone per i viaggiatori (1) sulla propria rete ferroviaria, ha deciso di introdurre una consimile tariffa per le merci. Furono già intrapresi gli opportuni studi che ora trovansi a buon punto.

Ferrovie Svizzere. — I lavori della linea *Viège-Zermatt* sono a buon punto. Il 5 marzo fu compiuta la perforazione della galleria prossima a Zermatt.

— *Inaugurazione della funicolare del Monte S. Salvatore presso Lugano.* — Di questa ferrovia, della quale nel n. 8 annunciammo la prima gita di prova avvenuta il 16 scorso febbraio, fu inaugurata il 26 corrente.

All'inaugurazione intervennero, oltre le notabilità cittadine di Lugano, i rappresentanti della Società Italiana per la Rete Mediterranea, quelli della Ferrovia del Gottardo e buon numero di giornalisti delle varie parti della Svizzera e alcuni da Milano, da Como, ecc. Gli invitati presero posto nella vettura che contiene trentadue persone, ed in circa mezz'ora compierono felicemente la salita dalla stazione inferiore alla superiore. Colassù, fatta larga parte all'ammirazione dello spendido panorama, gli invitati sedettero a tavola nell'albergo modesto e pulito, che sarà quanto prima surrogato da altro grandioso. Non mancarono i brindisi, iniziati dal sig. Blankart, presidente della Società della funicolare. La discesa fu felice quanto la salita.

La dimane, 27, è incominciato il servizio regolare della funicolare per il pubblico con quattro partenze giornaliere.

Circa i principali dati tecnici della funicolare, vedi lo speciale articolo in questo stesso numero a pag. 193.

Ferrovie Russe. — *Credito per le nuove costruzioni.* — Fu iscritto nel Bilancio dell'Impero Russo un credito di rubli 45,320,000 per l'anno corrente destinandolo alla costruzione di ferrovie e porti.

Questo credito supera di 11,000,000 di rubli quello dello scorso anno e sarà erogato nel seguente modo:

a) Costruzione nuove linee R. 10,048,000
b) Raddoppi di binari » 19,500,000
c) Acquisto di mat. rotabile » 7,180,000
d) Costruzione di porti » 6,960,700

(1) Per la notizia completa e riassuntiva dell'applicazione della tariffa a zone per i viaggiatori sulle ferrovie Ungheresi dello Stato, vedi lo speciale articolo nel numero 11 a pag. 163.

Ferrovie economiche e tramvie del Belgio. — *Stato al 31 dicembre 1889.* — Le *tramvie a cavalli* erano in esercizio nelle seguenti città: Bruxelles per 41 chilom.; Anversa 22; Liegi 15; Gand 12; Verviers 9; Peruwetz 2.50; Lovanio 1; in totale 102.50, dei quali 38 sono a doppio binario a Bruxelles e Anversa.

Tramvie a vapore e ferrovie economiche concesse a privati. — Le concessioni in esercizio al 31 dicembre 1889 erano di 44 chilometri, ai quali se ne possono aggiungere altri 15 di prossima apertura all'esercizio.

Ferrovie vicinali. — Le linee tenute in esercizio al 31 dicembre dello scorso anno dalla Società Nazionale delle strade ferrate vicinali, misuravano complessivamente 626 chilometri, cioè: 58 aperti nel 1885, 130 nel 1886, 133 nel 1887, 145 nel 1888, 160 nel 1889. Per l'anno corrente prevedesi l'apertura all'esercizio di altri 201 chilometri; e perciò la rete delle ferrovie vicinali belghe alla fine del corrente anno si può intanto calcolare di 827 chilomelri.

Ferrovie Argentine. — *Esercizio 1889.* — La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Repubblica Argentina ha pubblicato la relazione sui risultati dell'esercizio di tutte le linee durante l'ultimo esercizio. Eccone i dati in un prospetto sommario:

LINEE	Costo al 31 dicembre	0|0 fra prodotti e spese	Benefizi	0|0 fra prodotti e capitale impiegato
Buenos-Aires y Rosario .	33,330,000	47-61	+ 1,735,602	7-04
Primer Entreriano . .	153,840	94-98	+ 552	0-35
Central Argentino . . .	18,618,000	47-13	+ 2,017,213	10-82
Gran Oeste Argentino .	16,984,800	152-24	— 468,983	—
Argentino del Este . .	4,989,615	99-52	+ 1,304	0-25
Central Norte	26,990,342	67-34	+ 773,303	2-86
Provincia de Buenos-Aires	27,474,283	59-03	+ 1,993,928	7-26
Buenos-Aires al Pacifico .	14,702,421	71-80	+ 318,386	2-16
Andino	4,366,565	64-43	+ 156,842	3-05
Central Entreriano . .	6,000,000	106-44	— 16,841	—
Norte de Buenos-Aires .	2,991,488	49-34	+ 369,472	12-35
Buenos-Aires y Ensenada	6,681,885	47-96	+ 599,948	8-98
Sud	40,320,000	45-09	+ 3,389,186	8-41
Oeste Santafecino . . .	3,000,000	121-61	— 59,888	—
Santa Fè à la colonias .	9,839,088	76-00	+ 186,691	1-90
Noroeste Argentino . .	4,273,920	102-00	—	—

Il numero dei viaggiatori nel 1889 fu complessivamente di 9,681,283; le tonnellate delle merci furono 3,917,524.

Le linee esercitate misuravano complessivamente 8,255 chilometri; altri 4790 erano in costruzione.

Il materiale rotabile componevasi di: 580 locomotive; 810 vetture; 83 vetture-letti; 286 bagagliai; 14,162 carri merci.

— *Vendita delle ferrovie della Provincia di Buenos-Aires.* — Per la vendita di queste ferrovie, della quale abbiamo pubblicato le principali condizioni nel n. 5 a pag. 72, la Provincia di Buenos-Aires ha ricevuta una offerta di 7,000,000 di lire sterline.

Credesi che tale offerta sarà accettata. Il valore delle ferrovie era stato fissato in piastre 27,970,027.

Notizie Diverse

Officine di Savigliano. — *Assemblea e relazione 1889.* — L'Assemblea generale della Società Nazionale per le Officine di Savigliano ebbe luogo il 22 corrente a Torino; Gli azionisti intervenuti rappresentavano 4743 azioni.

La relazione — che così incomincia: « L'esercizio, che si è chiuso col 31 dicembre 1889, segna un'epoca memorabile per la nostra Società » — dà conto dell'attuazione, delle deliberazioni prese nelle assemblee 4 maggio e 26 ottobre 1889, cioè aumento del capitale sociale, acquisto delle officine e degli stabili della Società Ausiliare e l'emissione di 4900 obbligazioni.

Dopo aver reso conto del modo con cui fu dato corso alle

deliberazioni delle precedenti assemblee, la Relazione tratta dell'esercizio 1889, sul quale riportiamo:

« Il fatto ha dimostrato che non era soverchia presunzione quella che nella relazione sull'esercizio 1888, ci portava a fare lieti pronostici sull'anno successivo. Nella nostra Officina di Savigliano la produzione salì a L. 5,207,615.02, con un aumento di L. 449,911.35 sull'esercizio precedente. A questa si deve aggiungere quella della Succursale di Torino, dopo l'acquisto che ne abbiamo fatto.

« L'Ausiliare aveva un esercizio che camminava da un luglio all'altro. Prendendo il totale della produzione dal 1° luglio 1888 al 31 dicembre 1889, si hanno L. 3,160,062.43; donde apparisce che quest'Officina è capace di un lavoro di oltre due milioni all'anno, e noi speriamo che questa cifra non verrà mai a diminuire, e che potrà anzi essere superata.

« Le cifre esposte intanto servono a dimostrare come il vostro Consiglio, e più ancora i vostri Direttori, signori Ernesto Rolin e ingegnere Moreno, i quali vigilano di continuo con intelligenza ed amore sul regolare andamento della Società, e senza scompagnarsi dalle norme della voluta prudenza, cercano di darvi uno sviluppo sempre crescente, si siano studiati di corrispondere alla fiducia di cui li avete onorati.

« Nella nostra produzione tengono il primo posto il materiale mobile ferroviario, poi le travate metalliche, le fondazioni pneumatiche. Vengono dopo il materiale fisso, le tettoie ed altri generi diversi.

« Con un amichevole componimento abbiamo liquidato col Governo la contabilità del ponte di Casalmaggiore.

« Abbiamo ultimato le due travate sul Tevere a Roma; ed al Viadotto di Paderno stiamo ultimando alcuni lavori di finimento che ci vennero ordinati da poco tempo.

« La costruzione del gran ponte di Cremona procede regolarmente.

« E ci è grato dirvi che anche l'esercizio ora in corso, quello del 1890, comincia sotto buoni auspizi.

« Tenuto conto delle commissioni che tramandava ad esso l'esercizio del 1889, e di quelle che si ebbero nel primo bimestre 1890, si ha già un lavoro assicurato di oltre 4,000,000 di lire. Speriamo con ciò che la crisi da cui è travagliata l'industria meccanica non peserà troppo grave sui nostri opifizi.

« Ma noi pure soffriamo per la mancanza di commissioni di materiale mobile; e facciamo voti perchè il Governo con una migliore distribuzione di ordinazioni, porga sollievo a mali che si fanno ad ogni giorno maggiori.

« Noi intanto ci studiamo di svolgere la nostra attività in altra specie di produzione ».

La relazione del Consiglio d'Amministrazione ed il bilancio, col dividendo proposto, furono approvati all'unanimità.

Il bilancio pareggiasi in L. 9,808,000; quello al 31 dicembre 1888 pareggiavasi in Lire 6,614,387.30 con L. 185,721.48 di utili.

Gli utili dell'esercizio 1889, in L. 331,563.44, saranno così ripartiti:

Municipio di Savigliano L. 6,631.27 - Fondo di riserva L. 6,631.27 - Fondo d'ammortizzazione L. 26,525.07 - Dividendo agli azionisti L. 250,000 - A conto nuovo L. 2,583.63 - 23 1/2 0/0 di L. 166,775.83 al Consiglio e Direttori L. 39,192.20 - Totale L. 331,563.44.

Per gli utili risultanti dal bilancio spettano L. 50 per ogni azione, ossia il 10 0/0 sul capitale versato; e, siccome sono già state date agli azionisti L. 12.50 per azione, così rimarranno a pagarsi ai medesimi L. 37,50 per ogni azione, e saranno pagate a partire dal 1° luglio p. v.

Prima Esposizione Italiana di Architettura in Torino nel 1890. — *Regolamento.* — Dal Comitato Esecutivo che ha sede, lo ripetiamo, a Torino presso il Circolo degli artisti (Via Bogino, n. 9), abbiamo ricevuto il Programma ed il Regolamento dell'Esposizione.

Il programma fu già da noi pubblicato in questa rubrica del n. 10; del Regolamento riassumiamo le seguenti disposizioni principali:

L'Esposizione sarà inaugurata il 28 prossimo settembre e chiusa il 28 successivo novembre. — Nella divisione III (Pubblicazioni d'architettura) sono ammesse opere di artisti stranieri, che però intendonsi fuori concorso.

Gli espositori di nazionalità Italiana possono concorrere a premi, che saranno conferiti dal Comitato esecutivo su proposta di speciali Giurie da nominarsi col concorso degli espositori.

Le domande, direttamente o per mezzo dei Comitati istituiti nelle principali città d'Italia, dovranno pervenire al Comitato Esecutivo entro il 30 aprile; gli oggetti saranno ammessi all'Esposizione dal 15 luglio al 31 agosto.

Gli oggetti non potranno essere esportati prima della chiusura dell'Esposizione; è autorizzata la loro vendita coll'obbligo della inamovibilità; è vietata la loro riproduzione senza il consenso degli espositori. Gli oggetti saranno esportati nei quindici giorni successivi alla chiusura dell'Esposizione.

L'espositore, od il suo rappresentante, avrà libero ingresso all'Esposizione mediante apposito biglietto personale e colle norme che saranno stabilite.

È aperta una sottoscrizione ad azioni rimborsabili da L. 10 ed a oblazioni a fondo perduto. L'azionista ed il sottoscrittore di somma non inferiore a L. 10 avranno l'ingresso personale gratuito all'Esposizione ed alle conferenze.

Gli impiegati al servizio dello Stato. — *Numero degli impiegati ed importo degli stipendi.* — Togliamo dalla relazione dell'on. Fagiuoli, sul Disegno di legge circa lo « Stato degli impiegati civili » (1), le seguenti cifre relative al numero degli impiegati in servizio dello Stato in ogni singolo Ministero ed alla spesa che per essi sopporta lo Stato.

Ministeri	Numero degli impiegati		Importo degli stipendi e salari	Stipendio medio annuo
Affari Esteri	333	L.	1,221,500	3,700
Interno	5,204	»	13,054,659	2,508
Grazia e Giustizia	11,370	»	24,126,945	2,113
Finanze e Tesoro	12,120	»	32,477,726	2,679
Istruzione Pubblica	9,307	»	19,102,197	2,052
Lavori Pubblici, Poste e Telegrafi	9,082	»	18,906,450	2,060
Agricoltura e Commercio	1,044	»	2,619,500	2,509
Guerra e Marina	4,758	»	7,655,700	1,609
Totale	53,218	L.	121,158,876	2,276
Personale di servizio	10,685	»	9,342,670	875
Corpi armati (non militari):				
Ufficiali	451	»	1,133,620	2,500
Bassa forza	28,092	»	24,680,600	878
Totale generale	92,446	L.	156,310,766	—

Per il Ministero dei Lavori Pubblici e per quello delle Poste e dei Telegrafi aggiungiamo il seguente prospetto speciale:

Impiegati di concetto	3,020	L.	9,247,635	3,062
» di ragioneria	1,157	»	2,607,820	2,254
» d'ordine	4,905	»	7,050,995	1,437
Totale	9,082	L.	18,906,450	2,060

Società degli Ingegneri e degli Architetti Italiani in Roma. — *Il Congresso annuale.* — Domenica, 23, è stato inaugurato il Congresso annuale della Società degl'Ingegneri ed Architetti Italiani dal Ministro dei Lavori Pubblici. Dopo di avere accennato al considerevole progresso fatto in pochi anni dalla Società, il Ministro, notando come questa nel programma dei lavori del Congresso si proponga uno speciale studio sulle arginature dei fiumi, ha fatto rilevare l'importanza di questi studi, specialmente in Italia, dove tanto spesso avvengono disastri per causa dei fiumi, ed ha concluso dichiarando di essere pronto a concedere un premio di L. 5000 all'autore della migliore

(1) Questo disegno di legge, già approvato dal Senato, è ora in discussione alla Camera che oggi vi porrà termine.

memoria che sia pubblicata in conseguenza degli studi della Società.

Il Presidente, on. Cadolini, ringraziando il Ministro della generosa proposta, ha fatto notare come alla Società non sia mai mancato l'appoggio del Governo e l'augusto incoraggiamento di Sua Maestà il Re, a cui, chiudendo il discorso, propose un evviva. I numerosi intervenuti hanno accolti con fragorosi ed unanimi applausi la comunicazione dell'on. Ministro e la proposta del Presidente on. Cadolini.

Quindi riuniti in Assemblea collegiale hanno approvate le modificazioni allo Statuto ed al Regolamento per le pubblicazioni, proposte dal Consiglio Direttivo.

Il domani il Congresso diede principio al trattamento dei lavori, giusta il programma da noi sommariamente accennato in questa stessa rubrica nel n. 8.

Durante il Congresso fu tenuta per cura della Società, nei locali della R. Scuola di perfezionamento dell'Igiene pubblica, a piazza Vittorio Emanuele, una Esposizione di apparecchi e materiali attinenti alla fognatura domestica; questa esposizione fu inaugurata il 26 e poscia fu aperta gratuitamente al pubblico.

Ponti mobili per strade ferrate e strade ordinarie in Francia per servizio militare. — Il Ministro francese della Guerra aveva fatto dimanda di una relazione complessiva sui diversi esperimenti di costruzioni di ponti mobili compiuti nello scorso anno. Questa importante relazione fu testè presentata al Ministero; esso riassume l'andamento ed il risultato degli esperimenti fatti secondo i nuovi sistemi e dimostra che le truppe ferroviarie francesi possono costrurre i ponti ferroviari in rapporto di un metro ogni ora, ed i ponti per le strade ordinarie in rapporto di dieci o quindici metri l'ora.

Ad esperimenti di ponti mobili o smontabili in Francia abbiamo accennato parecchie volte in questa rubrica o in quella delle « Notizie ferroviarie estere », vedi, fra le altre, il n. 28 del 13 luglio 1889 a pag. 449.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 77,000 * per impianto nella stazione di Lavezzola, linea Ferrara-Ravenna-Rimini, di un rifornitore da alimentarsi con acqua del fiume Reno;

L. 59,552 * per sistemazione dell'armamento e delle travate metalliche dei ponti fra Venezia e Padova;

L. 37,755 * per ampliamento della stazione di Melzo della linea Milano-Venezia;

L. 31.500 per provvista e posa in opera di ghiaia da impiegarsi a sistemazione dell'armamento ed a completamento della sagoma della massicciata nel tronco da Avezzano a Solmona della ferrovia Roma-Solmona;

L. 23,900 per impianto di apparecchi elettrici di controllo a correnti invertite ad alcuni segnali delle stazioni di Prenestina e di Portonaccio nella linea di circonvallazione di Roma;

L. 17,910 57 * per acquisto ed impianto di macchine utensili nelle officine di Firenze;

L. 6,700 per consolidamento della trincea di Olgiate fra i chilometri 21.100 e 21.600, tra Monza e Calolzio;

L. 6,300 per la colmata di gorgo formatosi intorno alla seconda pila a sinistra del ponte sull'Adige, presso Parona, nella ferrovia Verona-Ala;

L. 5,950 per piantagione di acacie sulle scarpate di sei trincee, fra i chilom. 258 e 267 della linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze;

L. 2,300 per rinforzo e prolungamento della sciogliera a difesa del ponte sul Sillaro lungo la ferrovia da Bologna ad Ancona;

L. 1,800 per costruzione di un marciapiedi e di una cancellata e per modificazioni al fabbricato viaggiatori nella stazione di Pallerano lungo la ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

L. 1,735 per riparazione di danni d'inondazione presso il chilometro 31 della ferrovia da Bologna a Padova;

L. 1.230 per consolidamento del rilevato ferroviario in corrispondenza del ponte sul fosso Galiano, al chilom. 275.686 della linea Orte-Chiusi-Terontola Firenze;

L. 860 per ampliamento e sistemazione della dispensa dei biglietti nella stazione di Brescia;

L. 830 pel rifacimento in acciaio di un deviatoio triplo nella stazione di Castelbolognese nella linea Bologna-Otranto;

Impianto di una conduttura d'acqua al rifornitore della stazione di Palazzo San Gervasio nella ferrovia Rocchetta Melfi-Gioia.

Rete Mediterranea. — Progetti esecutivi delle opere d'arte speciali del tronco Conza-Monteverde, seconda tratta tra le progressive 92.115,04 e 104.483,72 della linea Avellino-Rocchetta Melfi.

Rete Sicula. — L. 190,159.29 * per lavori rifacimento in acciaio di binari armati in ferro del tronco Bicocca-Siracusa della linea Messina-Catania-Siracusa, escluso il materiale metallico d'armamento in L. 517,000.

2. — Progetti e preventivi di spese
approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 45,300 per consolidamento della trincea di Monteverde lungo la linea Asciano-Montepescali;

L. 52,000 per sistemazione della trincea di Vergiate lungo la linea Rho-Sesto Calende;

L. 760 per consolidamento di due case cantoniere ai chilometri 244.290 e 250.409 fra Cotrone ed Isola di Capo Rizzuto, lungo la linea Taranto-Reggio.

3. — Gare aperte.

Rete Adriatica. 25 aprile. — Apertura delle schede di offerta presentate dai concorrenti invitati alla gara per l'appalto dei lavori d'impianto di tre gru scorrevoli nelle officine di Verona.

Rete Mediterranea. — Appalto lavori di consolidamento della frana di Monteverde fra le stazioni di Paganico e Monte Antico, nella linea Asciano-Montepescali. Importo L. 45,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 4 aprile p. v.

Ricevonsi offerte a trattative private per la fornitura di traversi di quercia-rovere (Vedi pagine *Annunzi*).

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Ministero dei Lavori Pubblici. — Larini Nathan e C. di Milano, la fornitura in opera dei meccanismi fissi e relativi accessori e tubi per conduttura d'acqua occorrenti alla costruzione del tronco Rivo Mursecco-Val d'Inferno della linea Ceva-Ormea, col ribasso del 17.25 0|0 (V. *Informazioni* del n. 10) Concorsero anche la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, che offerse il 13.65 0|0 di ribasso; la ditta Manfredi il 5.85 0|0; la Società nazionale delle Officine di Savigliano il 4.30 0|0.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 28 corrente). — Cipriano Tosi e Figli di Arezzo per fornitura di 10,000 traversi di legno quercia-rovere;

A. Raggio e Ratto di Genova per fornitura di kg. 200,000 di lamiere in ferro;

De Micheli Giacomo di Genova per fornitura di 30,000 tonnellate di carbone inglese in mattonelle;

Odoardo Ponari di Cassino per fornitura di 7000 traverse di legno quercia-rovere;

Rosazza Gustavo di Torino per ripristinamento delle arginature interrotte dei torrenti Orco e Mallone, fra Brandizzo e Chivasso;

Mancianti Giacomo di Centoia per fornitura di 2000 traversi di legno quercia-rovere;

Salvaneschi Siro di Pieve Albignola per costruzione pennello a difesa dell'argine ferroviario dalle corrosioni del torrente Staffora.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Comune di Bracigliano (Salerno) (4 aprile, ore 12 mer., fatali). — Appalto per una condotta d'acqua potabile in questo Comune. Importo ridotto L. 83,837.50 (V. n. 9).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Modena (8 aprile, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti all'apertura e sistemazione del canale diversivo delle acque alte Modenesi, ora scolanti in Burana, dalla Sezione 191, presso la strada provinciale Modena-Finale, sino alla Sezione 263 di sinistra e 259 di destra sull'esistente canale Bagnoli. Importo ridotto L. 546,370.65 (V. n. 8).

Consorzio di Cupramontana e Majolati (8 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione della strada consortile Cupramontana-Majolati, che dai confini di detti comuni passando per Scisciano arriva alla provinciale Clementina Iesi-Fabriano col ponte sull'Esino, presso la stazione ferroviaria di Castelplanio (m. 5938.65). Importo L. 101,683.29. Cauz. provv. L. 5000. Cauz. def. L. 10,000. Fatali 23 aprile

Pio Monte della Misericordia — Napoli — (9 aprile, ore 4 pom., 2ª asta). — Appalto per i lavori in ferro necessari nella costruzione dell'Ospizio balneare in Casamicciola sul suolo detto Le Pezze o Lava. Importo L. 182,840. Cauz. provv. L. 12,000. Cauz. def. L. 20,000. Fatali 26 aprile

Municipio di Mazara del Vallo (10 aprile, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere di costruzione del nuovo cimitero. Importo L. 53,449. Cauz. provv. L. 2000. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ancona (11 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale escavazione del Porto di Ancona ed alla definitiva sistemazione dei suoi fondali. Importo L. 1,650,350. Lavori compiuti in nove anni. Cauzione provvisoria L. 80,000. Cauzione definitiva il decimo.

R. Prefettura di Rovigo (11 aprile, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto per i lavori occorrenti alla formazione urgente di una scogliera al froldo Passetto, sinistra di Po, in Comune di Crespino. Importo L. 11,000. Cauzione L. 1000.

R. Prefettura di Caltanissetta (11 aprile, ore 12 mer., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria Pietraperzia per Riesi, compreso fra la Sella Braemy ed il torrente Braemy (m. 994.27). Importo L. 42,165.64. Cauzione provv. L. 2000. Cauz. def. L. 4100. Fatali a destinarsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Caserta (12 aprile, ore 10 ant. 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 2° tronco della Strada Provinciale di 2ª serie da Opi per Forca d'Acero a San Donato, compreso fra la Sella di Forca d'Acero e la sponda destra del torrente Valle Cupa nel suo attraversamento superiore, della totale lunghezza, misurata sull'asse stradale, di metri 9,600.47. Importo L. 261,400. Lavori compiuti in quaranta mesi. Cauzione provvisoria L. 15,000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Bologna (12 aprile, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria di Val di Venola, e precisamente del 2° tronco, dalla sezione 46 alla 75 (m. 891), nel Comune di Marzabotto. Imp. L. 41,771.89. Lavori compiuti in tre anni. Cauz. provv. L. 2089. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Terranova Pausania (Sassari) (14 aprile, ore 10 ant., 2ª asta per diserzione primo incanto). — Appalto di tutte le opere e provviste necessarie alla completa e perfetta esecuzione dell'acquedotto. Importo L. 176,489.49 (V. n. 10).

Comune di San Fratello (15 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione di due strade e per la conduttura del l'acqua potabile in San Fratello. Importo L. 140,000. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva L. 24,000. Fatali a giorni 15.

R. Prefettura di Piacenza (16 aprile ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per la difesa frontale alla sponda destra di Po in corrosione di fronte all'Arginatura dei Pradelli nel 2° Comprensorio del Po in Comune di Rottofreno. Importo L. 80,110. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in 90 giorni.

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della R. Marina in Taranto (21 aprile). — CONCORSO per un progetto e per l'appalto della costruzione di n. 640 alloggi occorrenti per gli operai dell'Arsenale Marittimo. Le condizioni per detto concorso sono visibili presso la suddetta Direzione ed il programma a stampa verrà rilasciato a chi ne farà domanda e contro pagamento di lire tre. La cauzione è stabilita in una somma pari al ventesimo dell'importo del progetto presentato.

FRANCIA. — *Prefettura dell'Alta Savoia* (Annecy) — 12 aprile, ore 10 ant. — Costruzione della strada nazionale num. 202 in due lotti:

1° Metri 3716; importo L. 115,000; cauzione L. 3200;
2° Metri 2761; importo L. 88,000; cauzione L. 800.

— *Prefettura delle Alpi Marittime* (Nizza) — 15 aprile, ore 10 ant. — Miglioramenti alle rampe e controrampe della strada nazionale n. 97, presso Cannes. Importo L. 54,000. Cauzione L. 475.

SPAGNA. — *Direzione Generale dei Lavori Pubblici (Ministero del Fomento) a Madrid* — 10 maggio, ore 2 pom. — Costruzione di un molo interno nel porto di Tarragona. Importo pesetas 970,640.66. Cauzione provvisoria pesetas 41,480.36 (Il *peseta* vale L. 1).

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Territoriale d'Artiglieria — Venezia — (14 aprile, ore 11 ant., unica e definitiva). — Fornitura di acciaio in verghe diverse — latta — ferro e utensili. Importo L. 4960.62. Consegna a giorni 60. Cauzione L. 497.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (14 aprile, ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura di filo d'acciaio, di ferro, saldatura di ottone, ecc. Importo L. 7570.75. Cauzione L. 750. Fatali 30 aprile, ore 12 merid.

Direzione degli Armamenti — Napoli — 15 aprile, ore 12 mer., 1ª asta). — Fornitura di Kg. 22,500 d'olio di lino naturale. Importo L. 19,125. Consegna giorni 60. Cauzione L. 1900. Fatali 6 maggio.

R. Arsenale — Napoli — (16 aprile, ore 3 pom., unica e definitiva). Fornitura di Kg. 3000 di viti del n. 4 da legnami. Importo L. 4500. Cauzione L. 450. Consegna in giorni 50.

R. Fonderia — Napoli — (16 aprile, ore 1 pom., unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 120,000 di carbone di quercia. Importo L. 11,400. Cauzione L. 1140. Consegna in giorni 60.

R. Fonderia — Torino — (16 aprile, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura in due lotti di Tonn. 500 di litantrace grasso per macchine a vapore e Tonn. 500 di litantrace magro. Importo L. 46,000. Cauzione L. 4600. Consegna in giorni 50.

R. Fonderia — Torino — (17 aprile, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 3000 di stagno in pani. Imp. L. 9000. Cauzione L. 900. Consegna in giorni 20.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina:

Düsseldorfer Röhren e Eisen Walzwerke, Düsseldorf: tubi da caldaia, L. 7850;

John Kirkaldy, Londra: un distillatore, L. 20,000;

B. Mongenet e Figli, Torino: trasformazione di Tonn. 838 di ferro e di ferro omogeneo, ecc., in Tonn. 279.33 di ferro nuovo in verghe;

Ditta Morando e Costa, Genova: oggetti di bottame, ecc., L. 87,741.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la esecuzione dei lavori di fondazione ad aria compressa pel ponte Centa per conto delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Strada Ferrata Centrale e Tramvie del Canavese. — Dal 1° aprile presso il Banco Sconto e Sete in Torino sarà pagato il 1° dividendo sugli utili 1889 in L. 8.75 per azione. Al 1° ottobre p. v. verrà pagato un secondo dividendo a saldo in L. 3.25 e saranno rimborsate le azioni estratte.

Società Anonima dei Tramways Piemontesi. — Distinta delle 25 obbligazioni estratte: N. 177 460 736 890 1132 1248 1570 1752 1753 1786 1907 2296 2782 2845 2934 3097 3130 3181 3527 3591 3734 3868 3916 4097 4177.

Società Anonima dei Tramways a vapore interprovinciali di Milano-Bergamo-Cremona. — Elenco delle 19 obbligazioni estratte e rimborsabili in L. 1000 dal 1° aprile: N. 101 118 322 675 970 1396 1429 1559 1782 2035 2365 2793 3188 3807 4160 4180 4288 4456 4475.

Dalla stessa data sarà pagata la cedola N. 18 in L. 22.50.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — La *Gazzetta Ufficiale del Regno* N. 71, del 25 marzo, pubblica la distinta delle obbligazioni estratte della emissione 1879, prima e seconda emissione 1882 e quelle della serie *A*, rimborsabili dal 1° aprile.

Da tale epoca saranno pagate le cedole:

N. 23 delle obbligazioni (emissione 1879) in L. 6.32.
N. 17 » (1ª » 1882) » 6.32.
N. 15 » (2ª » 1882) » 6.32.
N. 38 » (serie *A*) » 6.29.

Società della Ferrovia del Monte Generoso. — A datare dal 1° aprile p. v. sarà pagata la cedola N. 2 in L. 22.50 nette.

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

30 marzo — **Società Anonima per le Ferrovie e Tramvie della Brianza.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. in Milano.

15 aprile — **Società Anonima dei Tramways di Torino.** — Assemblea generale degli azionisti per le ore 11 ant. in Bruxelles nella sede sociale.

16 aprile — **Società Anonima dei Tramways delle Romagne.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 3 pom. a Tilleur-Les-Liège.

16 aprile — **Società Anonima dei Tramways Fiorentini.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 11 antim. a Bruxelles, via Namur, 52.

17 aprile — **Società Anonima dei Tramways Napoletani.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 11 antim. a Bruxelles, via Namur, 52.

29 aprile — **Società della Ferrovia Marmifera Privata di Carrara.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pomerid. in Firenze.

Banche e Società diverse.

13 aprile — **Società degli Alti Forni ed Acciaierie di Terni.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. in Padova, presso la Società Veneta per Imprese e Costruzioni.

EMISSIONI.

Stabilimento Tardy e Benech. — L'assemblea generale della Società Bochum, tenutasi il 25 corrente, ha deciso l'emissione di obbligazioni per consolidare intieramente l'azienda metallurgica di Savona, nella quale ha parte notevole la Società Bochum.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Marzo 22	Marzo 29
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 688.50	688
»	»	Mediterranee	» 551	550.50
»	»	Sicule	» 575	575
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	285
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 370	370
»	»	Gottardo	» 830	830
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 533	533
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 294	294
»	»	Novara-Seregno	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 321	321
»	»	» 2ª emiss.	» 305	305
»	»	Centrale Toscana	» 520	520
»	»	Meridionali	» 319.50	319.50
»	»	Sarde, serie *A*	» 310	310.50
»	»	» serie *B*	» 307	307.50
»	»	» 1879	» 312.50	312.50
»	»	Pontebba	» 460	460
»	»	Nord-Milano	» 262.50	262.50
»	»	Meridionali Austriache	» 323	323
»	»	Gottardo 4 %	» 102.25	102.30

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

Belgio. — La domanda è sempre attiva; i produttori hanno buon giuoco.

Germania. — Mercato molto fermo; produttori e commissionari tengono alto i prezzi.

Inghilterra. — Lo sciopero degli operai dei distretti carboniferi fu felicemente composto, nonostante le gravi difficoltà che si ebbero a superare. Nella discussione tra le due avverse parti si constatò che mentre il prezzo dei carboni, dal gennaio 1888 al 6 del corr. marzo, era aumentato in media del 63.57 0[0, il salario non era aumentato che del 19.44 0[0.

La domanda degli operai compattamente organizzati per un aumento del 10 per cento sul salario fu generalmente concessa.

Ferri e ghise.

Belgio. — Mercato calmo per la pochezza delle dimande.

Francia. — Affari pochi; esportazione diminuita, nonostante i bassi prezzi per vincere la concorrenza straniera.

Parigi. — I ferri mercantili quotansi a L. 205, i superiori a L. 210.

Germania. — Anche sul mercato tedesco notasi grande calma; produttori e compratori stanno in sull'attesa. Intanto la produzione delle ghise è diminuita e gli *stochs* sono aumentati.

Inghilterra. — Il prezzo delle rotaie d'acciaio è diminuito.

Middlesbrough. — Mercato fermo. La ghisa Cleveland, n. 3, è quotata 53 sc.; le barre Ls. 7.

Rame.

Francia. — *Parigi.* — Mercato fermissimo con tendenza al rialzo. Il *Best Selected* in aumento di L. 2.50 sulla settimana precedente; gli altri invariati, cioè: *Chilì* in barre, 1ª qualità, L. 130; qualità ordinaria L. 125. Lingotti L. 135.50; Minerale di Corocoro L. 145.

Germania. — *Amburgo.* — Ben sostenuti i prezzi della settimana precedente, cioè: Elettrolitico da M. 79 a 85; inglese affinato in lingotti da M. 59 a 61; inglese laminato, compresa la dogana, da M. 75 a 78.

Inghilterra. — *Londra.* — Passata l'ansietà dello sciopero nei distretti carboniferi, il mercato riprese una tendenza ferma. *Chilì*, buon ordinario, Ls. 48-10 a contanti, Ls. 48-15 a tre mesi. *Tough* inglese da Ls. 52-10 a 53-10; *Best Selected* da Ls. 54-10 a 56; fogli forti da Ls. 60 a 61.

Stagno.

Francia. — *Parigi.* — Prezzi della settimana precedente quasi invariati, cioè: *Banka* L. 250; *Billiton* L. 245; *Détroits*, L. 242.50; stagno inglese L. 245.

Germania. — *Amburgo.* — Prezzi settimana precedente invariati: *Banka* e stagno inglese affinato in blocchi M. 105; stagno inglese M. 107 ogni 50 kg.

Inghilterra. — *Londra.* — Mercato calmo; pochi affari con poche variazioni sui prezzi della settimana precedente.

Olanda. — *Amsterdam.* — Mercato debole; prezzi in ribasso. *Banka*, a contanti, da fior. 54 7[8 a 54 3[4; a termine fior. 55 1[4. *Billiton*, disponibile, da fior. 54 3[8; fine luglio da fior. 55 a 55 1[8.

Rotterdam. — Affari assai numerosi, stante il ribasso nei prezzi. *Banka*, disponibile, fior. 54 3[4; a termine fior. 55 1[8. *Billiton*, disponibile, fior. 54; a termine fior. 54 3[4.

Piombo.

Francia. — *Parigi.* — Ben mantenuti i prezzi della settimana precedente.

Germania. — *Amburgo.* — Grande fermezza. Piombo inglese, M. 17-40, tedesco M. 16-70.

Inghilterra. — *Londra.* — Piombo straniero Ls. 12-7-6; inglese da Ls. 12-10 a 12-12-6.

Zinco.

Francia. — *Parigi.* — Poche dimande, essendo provvisti i consumatori. Prezzi in ribasso di L. 1 su quelli della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — Sono le condizioni del mercato di Londra che hanno influito su quello di Parigi. Ribasso di 2 sc. 6 d. sui prezzi della settimana precedente.

Germania. — *Amburgo.* — Le condizioni dei mercati di Londra e di Parigi non hanno avuta influenza su quello di Amburgo che è fermo nei prezzi delle settimane scorse: Zinco di Slesia a consegna, da M. 25 a 26; zinco laminato di Slesia e zinco della Vieille Montagne, questo dogana compresa, M. 28 50 ogni 50 kg.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1889-90. — *Dall'11 al 20 Marzo 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4086	4065	+ 21	644	600	+ 44
Media	4071	4036	+ 35	652	575	+ 77
Viaggiatori.	1.090.388 36	1.157.363 97	- 66.975 61	59.931 67	40.487 38	+ 19.444 29
Bagagli e Cani	59.636 19	66.670 51	— 7.034 32	2.862 43	891 82	+ 1.970 61
Merci a G.V. e P. V. accelerata	274.819 52	296.762 78	— 21.943 26	10.766 59	7.172 88	+ 3.593 71
Merci a P. V.	1.519,614 .7	1.496.205 77	+ 23.408 40	85.386 01	37.734 94	+ 47.651 07
TOTALE .	2.944.458 24	3.017.003 03	— 72.544 79	158.946 70	86.287 02	+ 72.659 68
Prodotti *dal 1° Luglio 1889 al 20 Marzo 1890.*						
Viaggiatori.	33.783.177 96	34.123 493 70	— 340.315 74	1.552.320 85	1.127.422 97	+ 424.897 88
Bagagli e Cani	1.577.087 07	1.608.910 47	— 31.823 40	58.780 38	27.503 12	+ 31.277 26
Merci a G. e P. V. accelerata.	8.494.256 57	8 539.060 06	— 44.803 49	268.441 52	179.352 40	+ 89.089 12
Merci a P. V.	40.171.462 68	39.071.010 82	+1.100.451 86	1.722.957 48	916 917 05	+ 806.040 43
TOTALE .	84.025.984 28	83.342.475 05	+ 683.509 23	3.602.500 23	2.251.195 54	+1.351.804 69
Prodotto per chilometro						
della decade	720 62	742 19	— 21 57	246 81	143 81	+ 103 00
riassuntivo	20.640 13	20.649 77	— 9 64	5.525 31	3.915 12	+ 1.610 19

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

25ª Decade - Dal 1° al 10 Marzo 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTO medio per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1890	45.453 76	1.107 15	1.620 86	118 994 06	196 82	167.372 65	609 00	274 83
1889	91.660 76	2.108 15	8.641 86	88.014 94	2.207 82	192.633 53	609 00	316 31
Differenza nel 1890	— 46.207 00	— 1.001 00	— 7.021 00	+ 30.979 12	— 2.011 00	— 25.260 88	»	— 41 48
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 10 MARZO 1890								
1889-90	2.465.440 99	51.586 41	324.545 09	2.601.435 05	34.152 53	5.477.160 07	609 00	8.993 69
1888-89	2.386.956 50	46.878 77	246.155 41	2.598.353 04	44.373 84	5.323.217 56	309 00	8 740 92
Differenza nel 1890	+ 78.484 49	+ 4.707 64	+ 78.389 68	+ 2.582 01	— 10.221 31	+ 153.942 51	»	+ 252 77
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	17.392 07	48 50	350 90	2.103 99	20 00	19.915 46	111	179 42
1889	3.819 25	56 45	226 62	1.707 05	28 50	5.837 87	64	91 22
Differenza nel 1890	+ 13.572 82	— 7 95	+ 124 28	+ 396 94	— 8 50	+ 14.077 59	+ 47	+ 88 20
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 10 MARZO 1890.								
1889-90	303 848 18	2.241 88	23.825 97	84.640 80	552 41	415.109 24	111	3.739 72
1888-89	108.027 49	1.259 10	6.321 96	38.304 86	1.163 19	155.076 60	64	2.423 07
Differenza nel 1890	+ 195.820 69	+ 982 78	+ 17.504 01	+ 46.335 94	— 610 78	+ 260.032 64	+ 47	+ 1.316 65

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'11 al 20 Marzo* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Nettuno-Ciampino	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 53	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	3,190.70	11,257.50	1.047.40	4,313.70	839.20	2,157.00	2,614.70	4,337.30	4,040.40	1,760.00	4,785.70	1 950.10
Bagagli e Cani	76·95	226.65	15.60	47.10	7.05	36.55	3.55	37.25	45.80	22.25	21.85	12.30
Merci a G. V. ed Accelerata . .	539.60	2.614.00	80.65	332 80	119.15	266.05	53.90	123.80	322.40	364.10	674.60	238.80
Merci a P. V.	18.202.10	6,282.25	626.10	2,148.40	2,435 35	835.95	30.95	2,478.05	1.238.40	1 387.35	2,047.10	660.65
TOTALI . . .	22,009.35	20,380.40	1,769.75	6,842.00	3,400.75	3,295.55	2,703.10	6,976.40	5,647.00	3,533.70	7,528.75	2,861.85

ANNUNZI

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dal Comm. Ing. **FRANCESCO KOSSUTH**

SEDE E DIREZIONE: NAPOLI, 24, VIA MEDINA

OPIFICII MECCANICI IN CASTELLAMMARE (STABIA)

L'**IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA** è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro* ed una *d'argento a Parigi*.

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: *All'Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro*, per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto le esecuzioni dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben *3704* ponti metallici e di *197,400* metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

AUG. COURTIAL

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (CAVALCAVIA, VIA NIZZA) — TORINO

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

PONTI E TETTOIE IN FERRO

MATERIALE FISSO PER ARMAMENTO FERROVIE E TRAMWIE

ATTREZZI ED UTENSILI PER IMPRESE

SCAMBI E CROCIAMENTI D'OGNI SISTEMA

GRU FISSE E SCORREVOLI

RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI, ECC.

TUBI DI GHISA E DI FERRO D'OGNI DIAMETRO

ED IMPIANTO DI CONDOTTE D'ACQUA E DI GAZ

LAVORO GARANTITO

Premiato all'Esposizione di Torino 1884.

PASTORI E SESTI

FABBRICA DI LIME E RASPE
ACCIAI E FERRI

TORINO — *13, Via Finanze, 13* — TORINO

SOCIETÀ ITALIANA
DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

Società Anonima — Sede in Bergamo

Capitale sociale versato L. 3,000,000

OFFICINE IN BERGAMO, SCANZO, VILLA DI SERIO, ALZANO MAGGIORE, NESE, PRADALUNGA, COMENDUNO, ZOGNO, PALAZZOLO SULL'OGLIO, VITTORIO, OZZANO PRESSO CASAL MONFERRATO, NARNI, MONTECELIO.

Premiata con Medaglia d'Oro dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ed alle principali Esposizioni nazionali ed estere

Collezione completa di cementi idraulici a rapida ed a lenta presa; di cementi Portland, di calce idraulica e dolce in polvere ed in zolle; di pietre artificiali per costruzione pavimenti, condotte d'acqua e decorazioni.

Prezzi e Condizioni di tutta convenienza

Produzione annua oltre UN MILIONE di quintali — Forza motrice MILLE cavalli vapore

La Società garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la marca di fabbrica sopraesposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

La Società stessa è la sola che possa attualmente assumere e garantire impegni di forniture in vasta scala della rinomata *Calce eminentemente idraulica di Palazzolo*.

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 5 Aprile 1890. NUM. 14.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

STUDI E PREVISIONI SULL'AVVENIRE DEL PORTO DI GENOVA

Dalle discussioni tenutesi nelle ultime sedute della Commissione permanente per la direzione dei servizi del porto di Genova è risultato che, quantunque siano compiute quasi tutte le calate progettate, si incontrano gravi difficoltà a distribuire le varie merci sulle calate in modo che il carico e lo scarico possano effettuarsi regolarmente.

Prendendo occasione da ciò e servendosi dei dati che aveva dovuto raccogliere per studiare la migliore distribuzione delle calate, l'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo estese i suoi studi anche al movimento probabile ed alla potenzialità che potrà avere il porto nei primi dodici anni avvenire.

Ritenendo far cosa grata ai lettori, riprodurremo qui le conclusioni di questi studi, esposti alla Commissione permanente del porto dal rappresentante ferroviario, signor comm. Lampugnani, e le faremo precedere da due tabelle indicanti l'una il movimento verificatosi negli ultimi dodici anni trascorsi, e l'altra quello presumibile nei dodici prossimi futuri.

A. — Movimento ferroviario complessivo (carico e scarico) verificatosi negli anni 1878-1889.

		ANNO											
		1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889
Media dei carri caricati e scaricati in ciascun giorno non festivo . .	nell'anno . . .	398	455	468	512	637	678	719	824	786	814	821	897
	nel mese di massimo lavoro . .	—	—	536	609	718	782	867	980	847	920	892	1038

B. — Movimento ferroviario complessivo che potrà verificarsi negli anni 1890-1901.

		ANNO											
		1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
Media dei carri da caricarsi e scaricarsi in ciascun giorno non festivo, calcolando sopra uno sviluppo molto limitato del commercio .	nell'anno . . .	970	1015	1056	1099	1142	1185	1228	1271	1314	1357	1400	1443
	nel mese di massimo lavoro . .	*1110*	1155	1196	1239	1282	1325	1368	*1411*	*1454*	*1497*	*1540*	*1583*
Media dei carri che potrebbe occorrere di scaricare in ciascun giorno non festivo del mese di massimo lavoro, supponendo che il commercio potesse svilupparsi liberamente		*1110*	1190	*1265*	*1340*	*1415*	*1490*	*1565*	*1640*	*1705*	*1780*	*1855*	*1930*
Media dei carri che si potranno caricare in ciascun giorno del mese di massimo lavoro, tenuto conto della potenzialità che potranno avere le calate coll'esecuzione dei lavori progettati		1060	1200	1235	1270	1305	1340	1375	1405	1435	1450	1460	1470

Il movimento ferroviario complessivo del porto (e cioè la somma del numero dei carri caricati e scaricati in tutti gli scali marittimi, compresi anche quelli per l'Amministrazione ferroviaria) che nel 1878 era di circa 400 carri al giorno, nel 1885 era aumentato ad 824 carri, e cioè in sette anni era più che raddoppiato, con un aumento medio di 60 carri giornalieri per ciascun anno. Dal 1885 al 1888 rimase pressochè stazionario, e questa sosta fu causata in parte da fatti d'indole generale, ma in parte fu certamente conseguenza della limitata potenzialità del transito dei Giovi. Infatti nello scorso anno, apertasi la Succursale dei Giovi, si verificò un nuovo aumento medio di 75 carri al giorno; e, ciò nonostante, molte volte fu ripetuto che il servizio andava peggio di prima e che il numero dei carri disponibili era più che mai insufficiente. Ciò significa che l'aumento dei bisogni è stato anche nello scorso anno più rapido che non l'aumento del numero dei carri, ed autorizzerebbe a ritenere che pei bisogni del commercio sarebbe necessario aumentare la media giornaliera di almeno 75 carri all'anno (come è indicato alla terza linea della tabella *B*).

A ciò però si potrebbe obbiettare che nel periodo dal 1878 al 1885, che fu preso per base, venne aperto il valico del Gottardo e che per questo fatto il movimento del porto di Genova prese in quegli anni uno sviluppo straordinario, nel quale non si può calcolare per l'avvenire.

Infatti il valico del Gottardo deve avere avuto una influenza certa sul porto di Genova perchè, come si vede dalla tabella *A*, nel 1882, anno in cui esso fu aperto, l'aumento del movimento medio del porto fu di 125 carri. Negli anni susseguenti però l'aumento è stato presso a poco uguale a quello degli anni che precedettero l'apertura del Gottardo. Si può quindi senza grave errore affermare che l'aumento straordinario causato dal nuovo valico si è manifestato tutto nel 1882.

Ora, se non si tien conto dell'aumento verificatosi nel 1882, ma solo di quelli degli anni 1879-80-81, e 1883-84-85, si ottiene un aumento medio di 50 carri.

Si potrebbe anche obbiettare che fra qualche anno sarà aperta la linea Parma-Spezia, per la quale una parte del movimento che ora converge a Genova potrà andare invece a Spezia.

Se si suppone che la zona d'azione di ciascun porto comprende tutti i punti che sono più vicini a questo porto che agli altri, si trova che, completate le linee Parma Spezia, Fornovo-Borgo S. Donnino-Cremona e Piadena-Brescia, la zona d'azione di Spezia verrebbe a comprendere Parma, Piacenza, Cremona, Brescia, Piadena, Modena e la regione compresa tra queste città. Ora questa zona per ragione di distanza farebbe parte quasi completamente della zona attuale d'azione di Venezia, togliendosi alla zona d'azione di Genova solo Parma, Piacenza e Cremona.

Ma la vera zona di efficienza di un porto non è determinata solo dal minimo percorso ferroviario, poichè molte altre circostanze possono compensare la spesa del maggior percorso ferroviario, tra le quali ad esempio i noli marittimi, che sono generalmente più bassi per l'approdo ad un porto più importante, le comodità di carico e scarico, l'esistenza di commissionari e di rappresentanti delle Ditte più importanti.

Infatti molte città che sono più vicine a Venezia sbarcano le loro merci a Genova e pur troppo moltissime che sarebbero più vicine a Genova si servono del porto di Marsiglia o di altri del nord dell'Europa.

Ora a Spezia non esiste finora un porto commerciale e non è probabilmente molto vicino il giorno in cui quella città potrà vantare un porto con vaste calate, servizio ferroviario, magazzini, apparecchi di scarico ed avviamento commerciale tale da poter fare una sensibile concorrenza a Genova.

Si può quindi arguire che il futuro porto di Spezia potrà forse fare una seria concorrenza a quello di Venezia, ma non certamente, per molti anni almeno, a quello di Genova, la cui zona d'efficienza potrà subire qualche spostamento, ma andrà ad estendersi piuttosto che a restringersi. D'altra parte l'apertura della linea Parma-Spezia, scaricando Sampierdarena ed il Valico dei Giovi di gran parte del movimento di transito tra la Lombardia, e la Toscana, Roma e Napoli potrà essere indirettamente utile al porto di Genova.

Pure, tenendo conto di queste considerazioni, si può ritenere che nel corrente anno si avrà un aumento uguale a quello dell'anno scorso e nei seguenti un aumento di circa 43 carri nella media giornaliera di movimento.

Ciò posto bisognerà provvedere fra 12 anni circa ad un movimento medio di 1450 carri circa al giorno, ed ammettendo anche di conservare tra i massimi ed i minimi la sola limitatissima latitudine che si ha attualmente, nel mese di massima attività converrebbe effettuare un movimento complessivo di 1590 carri al giorno.

Ora, si potrà far fronte a questo graduale aumento che pur non pare eccessivo nè improbabile?

L'ultima linea della tabella *B* indica la potenzialità che si presume potrà avere il porto in questo periodo di tempo. Essa segna in questo anno un piccolo aumento sullo scorso anno; infatti nessuna facilitazione avremo per ora nel servizio, chè anzi le trasformazioni ed i lavori in corso saranno pel momento più d'incaglio che di vantaggio.

Nel 1891 invece si avrà un notevole incremento in conseguenza del completamento della nuova calata in prolungamento di quella del Molo nuovo, e per i vantaggi che deriveranno dalla sistemazione dei binari e della nuova organizzazione dei servizi.

Anche nei primi anni successivi a questo, si ritiene che potrà aumentarsi notevolmente la potenzialità del porto, per l'avanzamento dei lavori della Darsena e dei Magazzini Generali al Molo vecchio, pel completamento dell'impianto degli apparecchi idrodinamici, ecc.

Ma queste non sono sorgenti inesauribili e, non aggiungendosi nuovi spazi, l'incremento annuo del movimento si farà sempre minore; così in 10 o 12 anni si giungerà molto vicino al massimo di potenzialità delle calate che supererà difficilmente i 1450 o 1500 carri al giorno.

Nell'ammettere il notevole aumento di potenzialità sopra accennato si è naturalmente supposto che vengano eseguiti i lavori progettati nelle stazioni vicine a Genova pei quali la Commissione ha già replicatamente espresso voto favorevole.

Infatti, senza di questi, si avrebbe bensì la possibilità di caricare o scaricare un certo numero di carri, ma questi non potrebbero essere portati al porto, od esportati da esso; si ripeterebbero cioè gl'inconvenienti che si sono verificati in passato, e specialmente dal 1885 al 1888.

Supponendo ora che queste previsioni si verifichino, tanto per rispetto allo sviluppo del commercio, quanto per la potenzialità del porto e dei suoi accessi, è facile conchiudere: che nel corrente anno si potrà forse aumentare alquanto il movimento medio, ma non sarà possibile uno sviluppo dei massimi adeguato ai bisogni; che nel 1891 e seguenti fino al 1896 o 1897, il servizio potrà svilupparsi discretamente con un miglioramento continuo, di cui però non è certo possa riuscir proporzionato ai bisogni del commercio; che fra sette od otto anni circa si rinnoveranno strettezze e limitazioni simili a quelle verificatesi negli ultimi anni scorsi; che, infine, fra 10 o 12 anni diverrà impossibile un ulterior aumento di movimento nei limiti del porto attuale.

Certo non si pretende all'esattezza delle suesposte previsioni, potendo cause svariatissime ed imprevedibili migliorare o peggiorare notevolmente le condizioni d'esercizio. Si ritiene però che siano abbastanza probabili per dimostrare la necessità: di sollecitare quanto è possibile l'esecuzione di tutti i lavori previsti (1) per rendere possibile un costante sviluppo del traffico nei primi anni venturi e di cominciare a pensare che fra 10 o 12 anni non sarà più possibile un ulteriore sviluppo del commercio di Genova, se il porto si troverà ancora ristretto entro la cerchia attuale.

(1) Il piano di questi lavori fu già dal rappresentante ferroviario presentato alla Commissione permanente per la direzione dei servizi del porto di Genova nella seduta straordinaria del 25 scorso novembre, come abbiamo riferito nelle « Notizie diverse » del n. 48 del 30 stesso mese 1889.

PRODOTTI DELLE FERROVIE

Dicembre 1889.

Dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate abbiamo ricevuto il *Prospetto dei prodotti lordi approssimativi* del mese di dicembre 1889, in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1888.

Noi, come abbiamo sempre fatto in passato, ne riassumeremo i dati principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di dicembre 1889 ascese a L. 20,733,654, mentre nel novembre 1888 fu di L. 19,043,701, perciò presenta un aumento di L. 1,689,953.

A formare i sopracitati totali concorsero:

		1889		1888
Viaggiatori	L.	7,179,278	L.	7,292,638
Bagagli	»	326,718	»	300,599
Merci a Grande Velocità	»	1,679,801	»	1,628,145
» a Piccola Velocità acceler.	»	940,844	»	742,298
» a Piccola Velocità	»	10,414,973	»	8,882,258
Prodotti fuori traffico	»	192,040	»	197,763
Totali come sopra	L.	20,733,654	L.	19,043,701

Questi prodotti vanno ripartiti fra le seguenti:

Rete Mediterranea	L.	9,956,941	L.	9,631,986
» Adriatica	»	9,167,562	»	7,861,028
» Sicula	»	617,361	»	619,376
Ferrovie dello Stato	»	91,041	»	91,778
» Sarde Compagnia Reale	»	149,049	»	146,914
» Sarde Ferrovie Second.	»	34,500	»	18.505
» Diverse	»	717,200	»	674.114
Totali come sopra	L.	20,733,654	L.	19,043,701

La differenza di prodotto verificatasi tra il dicembre 1889 e il dicembre 1888 si divide fra:

Rete Mediterranea	L.	+ 324.955	
» Adriatica	»	+1,306.534	
» Sicula	»		— 2,015
Ferrovie dello Stato	»		— 737
» Sarde Compagnia Reale	»	+ 2,135	
» Sarde Ferrovie Second.	»	+ 15,995	
» Diverse	»	+ 43,086	
Totale	L.	+ 1,689,953	

Ora al detto prodotto generale del mese di dicembre in	L. 20,733,654
aggiungendo quello dei mesi precedenti in	» 113,432,158
il prodotto generale dal 1° luglio 1889 al 31 dicembre 1889 risulta di	» 134,165,812
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di	» 130,778,942
per cui si ha l'aumento di	» 3,386,870

Questo aumento è così ripartito:

Rete Mediterranea	L.	+ 1,925,532
» Adriatica	»	+ 417,180
» Sicula	»	+ 276,838
Ferrovie dello Stato	»	+ 41,757
» Sarde Compagnia Reale	»	+ 6,261
» Sarde SS. FF. Second.	»	+ 25,555
» Diverse	»	+ 693,747
Totale come sopra	L.	+ 3,386,870

La lunghezza media delle linee dal 1° luglio 1889 al 31 dicembre 1889 fu di chilometri 12,992, mentre nel corrispondente periodo 1888 era di chilometri 12,294.

Il prodotto chilometrico per le singole Reti viene dimostrato dal seguente prospetto:

	Mese di dicembre	Dal 1° luglio al 31 dicembre
Rete Mediterranea	L. 2,087	13,544
» Adriatica	» 1,770	11,265
» Sicula	» 864	3,280
Ferrovie dello Stato	» 650	4,503
» Sarde Compagnia Reale	» 361	2,154
» Sarde Ferrovie Second.	» 99	695
» Diverse	» 477	3,783

Quindi la media fu: di lire 1,587 pel detto mese, con un aumento di lire 60, e di lire 10,326 dal 1° luglio 1889 al 31 dicembre 1889 con una diminuzione di lire 311 in confronto col periodo precedente 1888.

Specchio dimostrativo della lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio dal 1° luglio 1889 al 31 dicembre 1889.

Indicazione delle linee di cui fanno parte	Indicazione dei tronchi o linee aperte	Data dell'apertura		Lunghezza Chilom.
Napoli-Pozzuoli-Cuma	Terme-Pozzuoli	dicembre	15	3
Totale km. nel mese di dicembre				3
Totale km. dal 1° luglio al 30 novembre 1889				164
Totale km. dal 1° luglio 1889 al 31 dicembre 1889				167

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 29 marzo (N. 75). — **Legge 27 marzo 1890**, numero **6694** (Serie 3ª), colla quale sono approvate le variazioni per l'assestamento del bilancio di previsione dell'esercizio finanziario 1889-90. Il riepilogo generale è stabilito in L. 1,865,824,997.56 pareggiantisi nell'entrata e nella spesa. — Le tabelle *A, B, C, D, E, F* e *G*, coi rispettivi riassunti, sono state successivamente pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale del 31 marzo (N. 76).*

Gazzetta Ufficiale del 31 marzo (N. 76). — **Legge 23 marzo 1890**, numero **6688** (Serie 3ª), colla quale è approvata la maggiore spesa di L. 8072.28, da inscriversi nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro per l'esercizio finanziario 1889-90 ad un nuovo capitolo colla denominazione: « Saldo delle annualità nette dovute per gli esercizi finanziari 1885-86, 1886-87 e 1887-88 alla Società italiana delle Strade ferrate Meridionali, esercente la rete Adriatica, in corrispettivo delle linee di sua proprietà ».

— **Legge 23 marzo 1890**, numero **6689** (Serie 3ª), colla quale è approvata la maggiore spesa di L. 13,656.54, da inscriversi nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero delle Poste e dei Telegrafi per l'esercizio finanziario 1889-90 ad un nuovo capitolo colla denominazione: « Saldo di credito dell'Amministrazione dei Telegrafi austro-ungarica per la corrispondenza telegrafica internazionale scambiata con l'Amministrazione italiana durante l'esercizio 1887-88 ».

— **Regio Decreto 6 marzo 1890**, numero **6680** (Serie 3ª), col quale sono dichiarate inscritte nell'elenco delle provinciali di Roma le seguenti dieci strade: Morolese-Supinese; Braccio della Casilina per la stazione di Segni; Prenestina Nuova; Empolitana e Braccio della Prenestina; Braccio dell'Aurelia Etrusca per la stazione di Corneto; Piedimontana; Aculo-Onanese; Braccio dell'Aurelia Etrusca per la stazione di Montalto di Castro; Massarello-Vignanellese; Toscanella-Marta.

— **Regio Decreto 2 marzo 1890**, numero **6682** (Serie 3ª), col quale è data piena ed intera esecuzione all'accordo amministrativo stipulato in Roma il 15 febbraio 1890, ed in Luxembourg il 20 stesso mese fra il Ministro delle Poste e dei Telegrafi del Regno d'Italia ed il Direttore Generale delle Finanze del Gran Ducato del Luxembourg per ammettere l'invio di oggetti preziosi fra i due paesi per mezzo della Posta-lettere con assicurazione di valore, nei sensi del precedente accordo del 1° giugno 1878, riveduto a Lisbona nel 1885, per lo scambio di lettere con valori dichiarati, ed approvato con Reale Decreto del 27 marzo 1879, N. 4791 (Serie 2ª). — Il detto accordo, di cui è annesso il testo francese, avrà effetto dal 1° maggio 1890.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Per il personale delle Costruzioni della Mediterranea.

Sappiamo che nella seduta, di ieri, del Comitato delle Strade Ferrate del Mediterraneo, oltre i contratti di cui nel « Memorandum », furono approvati alcuni aumenti di stipendio e gratificazioni a favore del personale delle Costruzioni.

><

Ponte in acciaio sul Tevere lungo la linea Roma Trastevere-Roma Termini.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterranea ha rassegnato all'approvazione governativa il nuovo progetto del ponte in acciaio sul Tevere, da costruire lungo il primo tratto del tronco di congiunzione della stazione di Roma-Trastevere con quella di Roma-Termini (1).

Col progetto di ponte in acciaio l'importo dei lavori del primo tratto predetto viene ad essere di L. 2,162,780, comprese le spese impreviste e quelle generali di amministrazione.

><

Movimento dei carri caricati nel porto di Genova nel febbraio 1889 e 1890.

Il Movimento dei carri caricati agli scali ed alle stazioni marittime di Genova nel decorso mese di febbraio, in confronto del mese corrispondente dell'anno precedente, è il seguente

Febbraio 1889 . . .	N. 14,614
Febbraio 1890 . . .	» 17,420
Aumento	» 2,806
Media giornaliera:	
Febbraio 1889	N. 608
Febbraio 1890	» 725
Aumento	» 117

><

Ferrovia Eboli-Reggio.
(Stato dei lavori del tronco Palmi-Gioia Tauro).

Ci informano da Reggio di Calabria che i lavori di costruzione del tronco da Palmi a Gioia Tauro, nel tratto compreso fra il Petrace e Gioia, non procedono colla voluta energia; cosicchè si teme che vi sarà un ritardo di alcuni mesi nel compimento dei lavori. Una piena del Petrace, avvenuta in principio di febbraio p. p. ha causato danno agli impianti ed ai mezzi d'opera e provviste per la costruzione delle due pile centrali del grande viadotto sul detto fiume.

><

Ferrovia Pescara-Aquila-Terni.
(Rifacimento in acciaio di binario in ferro).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate la proposta per il rifacimento, con rotaie di acciaio da m. 12, del binario in ferro compreso fra il punto di innesto della linea Pescara-Aquila colla Roma-Solmona, ed il chilom. 73.967 della linea Castellamare Adriatico-Terni.

La spesa preventivata per la esecuzione di un tale lavoro ammonta a L. 35,500, escluso il valore del materiale metallico di armamento, il cui importo è valutato di L. 85,810.98. All'esecuzione dei lavori sarà provveduto in economia a senso dell'articolo 65 del capitolato di esercizio.

(1) Vedi, in proposito, lo speciale articolo *Ponti in acciaio*, nel n. 11 del 15 scorso marzo.

><

Macchinario per le officine di Torino e di Rivarolo.

Sappiamo che il Ministero dei Lavori pubblici ha autorizzato la Società del Mediterraneo a provvedere per l'acquisto del macchinario occorrente pel 3° gruppo delle nuove officine di Torino, nonchè di quello per le officine di Rivarolo.

><

Macchinario per l' Officina di Verona.

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa una proposta per la provvista del macchinario più urgente occorrente per l'Officina di Verona. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 110,789.

Le macchine delle quali è previsto l'acquisto, sono le seguenti: N. 1 tornio a movimento automatico per la lavorazione dei maschi; N. 2 torni per centrare; N. 2 torni speciali per la lavorazione del bronzo; N. 1 tornio a disco senza contrapunto; N. 3 torni paralleli a banco incavato; N. 2 torni a banco staccato e scorrevole; N. 1 tornio parallelo per tornire e filettare, a doppio supporto; N. 3 fresatrici verticali a grande corsa (m. 1.50); N. 2 fresatrici verticali della corsa di 0.90 $\times$ 0.30; N. 2 fresatrici orizzontali con corsa di 0.50; N. 1 fresatrice speciale per tagliare frese in sagome; N. 1 fresatrice doppia per dadi; N. 1 pialla a banco laterale; N. 1 smerigliatrice speciale per settori; N. 1 smerigliatrice a mano.

><

Acquisto di pompe per l'Adriatica.

La predetta Società ha presentato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate la proposta ed il preventivo della spesa di L. 21,000, relativi all'acquisto di N. 7 pompe da usarsi per la lavatura delle locomotive destinate ai Depositi di Antrodoco, Brindisi, Cremona, Campobasso, Napoli, Solmona ed Udine.

><

Servizio diretto fra Torino e Bologna.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo avendo definito, di accordo con le Ferrovie Meridionali, le pratiche relative alla sistemazione del servizio diretto fra Torino e Bologna, ha disposto che il servizio diretto in parola, a partire dal 1° del corrente mese venisse fatto, nei treni notturni mediante una vettura mista a letti, ed in quelli diurni con una mista munita di ritirata.

><

Ferrovia Sicignano-Castrocucco.
(Stato dei lavori del tronco Casalbuono-Lagonegro).

Sull'andamento dei lavori del tronco da Casalbuono a Lagonegro, della linea Sicignano-Castrocucco, in appalto alla Impresa I. Benelli, riceviamo le seguenti informazioni:

Le espropriazioni sono tutte ultimate.

Le opere d'arte minori previste in progetto sono 50; di queste, 14 sono ultimate, 6 in costruzione e 30 da incominciare.

Le opere d'arte speciali progettate sono sette; delle quali una è ultimata, due sono in corso di costruzione e le altre si debbono ancora iniziare. Sono in corso di costruzione i muri di sostegno fra le progressive 2714.34-2773 e 2849.50-2898.

I fabbricati delle stazioni non sono ancora incominciati. Delle 15 case cantoniere previste, N. 3

sono ultimate, N. 2 in corso di costruzione e N. 10 da iniziare.

Sono già eseguite sei opere di consolidamento, consistenti in rivestimenti di scarpate di trincee, e di fossi di guardia ed in opere di drenaggio.

Per i movimenti di terra sono già eseguiti 6|10 del volume totale degli scavi e 5|10 del volume totale dei rialzi.

Le gallerie progettate sono 10, della lunghezza complessiva di m. 5492.30: finora il lavoro procede da 15 attacchi; la situazione, in assieme, delle predette gallerie è la seguente: *Scavo*, avanzata metri 1112.68; in calotta m. 809.99; strozzo m. 589.80; piedritti, m. 568.80; regolamento, m. 568.80. *Muratura*, calotta, m. 682.47; piedritti, m. 466.80; arco rovescio, m. 13.

In complesso, malgrado la stagione poco propizia, i lavori e specialmente quelli delle gallerie, hanno raggiunto uno sviluppo proporzionale alla importanza dell'appalto e sono condotti con regolarità.

La media giornaliera degli operai impiegati nello scorso mese di febbraio fu di 800 circa.

><

Per il servizio sulla linea Cuneo-Vernante.

Ci informano da Cuneo che la Giunta Municipale di Vernante ha rivolto istanza all'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate perchè venga aggiunto sul tronco da Cuneo a Vernante, nella ferrovia Cuneo-Ventimiglia, un terzo treno d'andata e ritorno per servizio merci e viaggiatori.

><

Regolamento per la manutenzione e sorveglianza lungo le linee della Sicula.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Ferrovie un progetto di nuovo regolamento per il personale della manutenzione e sorveglianza lungo le linee. — Col nuovo regolamento verrebbero introdotte in quello ora vigente alcune modificazioni suggerite dalla esperienza e dai miglioramenti che ebbero a verificarsi in questi ultimi tempi nel servizio di esercizio.

><

Corrispondenze Venezia-Belluno nel nuovo orario.

Sappiamo che col nuovo orario estivo che andrà in vigore sulle ferrovie della Rete Adriatica, le corrispondenze fra Venezia e Belluno, che furono oggetto di vive rimostranze da parte degli enti morali interessati, verranno sensibilmente migliorate.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle Strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa essere approvato il progetto di appalto per la fornitura dei ferri minuti di armamento del tronco da Roma a Ciampino, della linea Roma-Segni;

2. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi il progetto dei lavori occorrenti per la demolizione e ricostruzione di una casa cantoniera doppia presso la stazione di Foggia, in dipendenza dell'innesto nella medesima della linea di Lucera. Spesa occorrente L. 14,500.

3. Che possa approvarsi il progetto di appalto: per la provvista e collocamento in opera delle travate metalliche; per la provvista delle traverse e per la messa in opera dell'armamento del tronco Crespino-Fosso Canecchi (linea Faenza-Firenze); e che possa accettarsi il relativo atto di sottomissione della Impresa Trewhella dopo riformato a senso dei suggerimenti del Consiglio Superiore dei lavori pubblici;

4. Che meriti la ministeriale approvazione il progetto dei lavori complementari da eseguirsi nella galleria degli Allocchi lungo il tronco Crespino-Fosso Canecchi della ferrovia Faenza-Firenze, nonchè l'atto di sottomissione della Impresa Trewhella per la esecuzione dei lavori medesimi;

5. Che possa essere approvata la convenzione 10 febbraio 1890, concordata fra l'Amministrazione governativa e la Società Nazionale delle Officine di Savigliano, relativa alla fornitura dei meccanismi fissi occorrenti per le stazioni del tronco Robilante-Limone, della ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

><

Il prefato Consiglio ha inoltre dato il suo parere sugli atti di collaudo dei lavori eseguiti dalla Impresa De-Marchi per la fornitura e messa in opera di massi da scogliera nell'alveo del Taro, lungo il tronco Fornovo-Solignano nella ferrovia Parma-Spezia.

><

Tariffe.

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quella delle ferrovie dell'Adriatico, ha presentato una proposta al R. Ispettorato Generale onde prorogare per un altro anno, in via di esperimento, la tariffa locale N. 227 P. V. che scade col 31 maggio p. v., relativa al trasporto del materiale componente le ferrovie portatili per uso agricolo e per cantieri.

><

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio venne stabilito quanto segue:

« Sono approvate le modificazioni all'articolo 2 delle » condizioni generali per l'applicazione delle tariffe » speciali N. 1 e 3 e delle condizioni generali per » l'applicazione delle tariffe locali » giusta la proposta presentata dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo anche a nome di quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia.

><

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha fatto domanda al R. Ispettorato Generale delle ferrovie per essere autorizzata a prorogare per un altr'anno la concessione, che scade col 14 aprile corrente, a favore della Ditta Lepetit et Dollfus, riguardante i trasporti di legno da tinta, a vagone completo, dagli scali marittimi di Genova a Susa.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Rivestimento in mattoni della galleria di Tenda lungo il tronco Limone-Vievola della ferrovia Cuneo-Ventimiglia;

2. Regolamento sul servizio delle tramvie a vapore nella provincia di Piacenza;

3. Convenzione Feltrinelli per mantenere un deposito di

legnami a distanza ridotta al chilom. 2.213 della linea Napoli-Brindisi;

4. Convenzione con la Ditta Ansaldo per costruire uno steccato a distanza ridotta dalla linea Genova-Ventimiglia;

5. Collaudo della fornitura eseguita dall'impresa Rizzi dei meccanismi fissi pel tronco Siracusa-Noto della ferrovia Siracusa-Licata;

6. Collaudo delle travate metalliche fornite dall'Impresa industriale italiana pel tronco Saponara-S. Filippo della ferrovia Messina-Patti-Cerda.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Disegni di legge. — *Cenno sommario del disegno di legge per l'affitto a lungo termine delle miniere di ferro dell'isola dell'Elba* (1). — Il progetto consta di 10 articoli.

Esso stabilisce che la durata dell'affitto non potrà essere maggiore di venti anni, salvo il caso che il Governo imponesse all'affittuario delle miniere l'obbligo di costruire ed attivare nello Stato, entro due anni dal principio dell'affitto, in località da scegliersi d'accordo col Governo, uno o più stabilimenti con alti forni, capaci, unitamente a quello di Follonica, di fondere annualmente non meno di 180,000 tonnellate di minerale. In questo caso la durata dell'affitto potrà estendersi a 25 anni.

L'affittuario non potrà asportare dall'Elba e dal Giglio, od utilizzare nelle isole stesse più di 180,000 tonnellate di ferro all'anno, eccetto che ne occorresse una maggiore quantità agli industriali italiani.

In nessun caso però l'asportazione o l'utilizzazione nelle isole potrà superare le 200,000 tonnellate.

L'affittuario dovrà fornire agli industriali italiani il minerale a un prezzo non superiore a quello che verrà fissato nel capitolato di appalto, e non potrà impiantare in Italia alcuna officina per la trasformazione della ghisa in ferro o in acciaio, nè per la lavorazione di piastre da corazzatura, rotaie, ecc.

Commissioni. — *Relazioni.* — Nella seduta del 29 scorso marzo, l'ultima prima delle vacanze pasquali, l'on. Sciacci presentò la relazione sul disegno di legge relativo allo *stanziamento dei fondi per la quarta ed ultima serie dei lavori del Tevere* (2).

— — L'on. Lanzara, relatore della Commissione generale del bilancio per il *preventivo del Ministero di Agricoltura e Commercio* (3), ha ormai compiuto la sua relazione che sarà presentata alla Camera appena riprenderà i suoi lavori. In questo diligente studio viene ampiamente trattata la questione delle tariffe ferroviarie rispetto al movimento delle derrate agricole, e le ragioni che hanno reso finora la esportazione di quei prodotti meno considerevole di quanto si potrebbe sperare. Nella stessa relazione verrà inoltre rilevata la necessità di dare maggiore incremento all'impiego delle acque per gli scopi industriali.

— *Costituzione.* — La Commissione incaricata di riferire sul disegno di legge *Affitto a lungo termine delle miniere di ferro dell'isola d'Elba* (4) si è costituita, nominando presidente l'onorevole Chiala e segretario l'on. Valle.

BIBLIOGRAFIA

Un nuovo processo per la fabbricazione dell'acciaio nel forno Martin di L. IMPERATORI, Ingegnere industriale e Controllore delle Ferrovie del Mediterraneo. — Intra, Tipografia Intrese, 1890.

Il trovato, nella sua ampia estensione d'applicazione, è dall'autore indicato col titolo: *Fabbricazione dell'acciaio e ferro omogeneo su suola mediante fusione di conglomerati di carbone e ossidi di ferro;* non intendendo sotto il nome di « ossidi di ferro » che i veri minerali di ferro, e sotto quello di « carbone » il carbone fossile e il coke.

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » dei numeri 12 e 13.

(2) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 9.

(3) Circa la *Sotto-Commissione per i bilanci dei Ministeri dei Lavori Pubblici, dell'Agricoltura e Commercio, delle Poste e Telegrafi*, vedi « Cronaca parlamentare » dei numeri 50 e 51 del 1889 e 13 del corrente anno.

(4) Vedi la precedente nota (1).

Ciò premesso, l'autore — dopo una sommaria descrizione del procedimento che praticasi oggidì, sino alla colata, per la macinazione e mescolanza dei componenti, per la formazione della miscela a mattonelle, per l'essiccazione delle medesime — accenna alla lunga serie di studi ed esperienze per arrivare progressivamente agli attuali risultati; a corredo dei quali riunisce in una tavola parecchie figure delle spugne di ferro ottenute.

Passa poi, per le diverse miscele, a descrivere i tentativi di tre colate; dà, per ciascuna di queste, i risultati delle prove, al piegamento, all'urto ed alla trazione, a cui furono sottoposti i rispettivi prodotti, per i quali aggiunge l'analisi fatta e la resa del procedimento.

Del procedimento dà la teoria. E poscia, in base ai prezzi dei materiali nel giugno 1889 — prezzi aumentati d'assai in questi mesi per il carbone, le ghise, i ferri e gli acciai — pone in confronto il costo di tale procedimento col costo del processo ordinario. In questa parte del confronto passa in rivista il rendimento dei diversi minerali, secondo il suo procedimento, a Savona (Stabilimento Tardy e Benech), all'isola d'Elba, in Inghilterra, in Austria, in Svezia, ecc.

L'indole del nostro periodico non ci consente di addentrarci nell'esame dei principii teorici e dei calcoli economici del nuovo procedimento; a noi basta richiamare l'attenzione dei nostri lettori, che possono avervi speciale interesse, sulla pubblicazione dell'egregio ingegnere L. Imperatori.

Questa è preceduta da una *Memoria sulla fabbricazione delle rotaie d'acciaio in Italia*, che l'autore ha presentata il 15 maggio 1881 al Servizio del materiale fisso delle ex-ferrovie dell'Alta Italia. Lo scrivente si trovava allora in Vestfalia per missioni di collaudo; ed i dati, perciò, che nella memoria contengonsi sul consumo di combustibile, sul materiale refrattario, sui prezzi in genere del materiale, sono affatto attendibili, perchè tolti dai libri di fabbricazione delle grandi officine.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Faenza-Firenze. — *Inaugurazione del tronco Firenze-Borgo San Lorenzo.* — Come precedentemente annunziammo nel n. 13, il dì 8 corrente avrà luogo l'apertura al pubblico esercizio del tronco ferroviario Firenze-Borgo San Lorenzo.

Per la festa furono dal Sindaco di Borgo San Lorenzo fatti ampi inviti al Ministro dei Lavori Pubblici, che interverrà, a Deputati e Senatori, alle Autorità politico-amministrative, ai rappresentanti delle Ferrovie Meridionali, ecc., ecc.

Al tocco partenza di tutti gli invitati con treno speciale che muoverà dalla stazione di Santa Maria Novella. Alle 2 1/2 arrivo a Borgo San Lorenzo.

Alle 3 1/2 banchetto di 180 coperti nei locali della stazione.

Alla sera avrà luogo un'illuminazione del Paese; concerti di Bande Musicali e fuochi d'artifizio.

Alle 9 partenza con treno speciale per Firenze.

Compagnia Reale delle ferrovie Sarde. — *Assemblea generale e relazione 1889.* — L'assemblea generale degli azionisti fu tenuta il 29 scorso marzo; intervennero 22 azionisti rappresentanti 24,378 azioni. Furonvi approvati la relazione, il rendiconto del 1889 e il bilancio preventivo 1890; dai quali riassumiamo le seguenti notizie.

I *prodotti dell'esercizio 1889* furono di L. 1,758,674.56 con una diminuzione di L. 61,167.47 in confronto del 1888. Il *totale dei proventi del 1889* fu di L. 8,542,894.13 con una diminuzione di L. 82,088.01 in confronto del 1888.

Diminuirono eziandio, ed in maggior misura, gli *oneri;* i quali ammontarono complessivamente alla somma di lire 7,041,300.05 inferiore di L. 150,076.97 a quella del 1888.

Il miglioramento verificatosi nella situazione economica della Compagnia per effetto dell'esercizio 1889 è di lire 191,482.50.

Le *risultanze definitive della gestione sociale 1889* sono date dal seguente prospetto:

I proventi o l'entrata in	L. 8,542,894.13
Gli oneri o l'uscita in	» 7,041,300.05
Gli utili in	L. 1,501,594.08
Aggiunta la rimanenza attiva del 1888 in	» 3,631.78
Formasi la somma totale di. . . .	L. 1,505,225.86

Questa somma, su proposta del Consiglio d'Amministrazione approvata dall'Assemblea, fu così ripartita:

Pagamento del 5 % ossia di L. 12.50 per ognuna delle azioni sociali, già eseguito in due rate semestrali il 1° luglio 1889 e il 1° gennaio 1890 come reparto degli utili del 1889, non che il pagamento pure eseguito per l'ammortizzazione di 125 azioni estratte nel dicembre u. s. in ragione di lire 300 ognuna, il tutto per complessive L. 1,284,687.50

Assegnazione al fondo di riserva della parte corrispondente al 5 % degli utili del 1889 in . . . . L. 75,079.70

Distribuzione come ulteriore reparto degli utili del 1889 un mezzo per cento, ossia L. 1,25 ad ognuna delle 100,000 azioni sociali, comprese le cartelle di godimento rappresentanti le azioni estratte, eseguendone il pagamento il 1° luglio prossimo venturo in complessive L. 125,000.—

In conto nuovo: . . . . » 20,458.66

L. 1,505,225.86

Il *bilancio generale del 1889* pareggiasi in L. 87,055,415.93.

L'*esercizio delle linee* vi è così rappresentato nella parte degli *oneri:*

Spese generali dell'esercizio, Amministrazione centrale ed Agenzia di Londra . . .	L.	416,492.23
Movimento e traffico	»	388,343.54
Manutenzione e sorveglianza	»	639,274.23
Trazione e materiale	»	534,614.50
Magazzini	»	23,220.71
	L.	2,001,945.21

Le cifre finali del *bilancio preventivo* 1890 sono le seguenti:

Proventi	L.	8,519,355.60
Oneri	»	6,966,413 —
Utili . .	L.	1,552,942 60

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo. — *Assemblea e relazione 1889.* — All'Assemblea generale della Società Anonima Canavese per la strada ferrata Torino-Ciriè-Lanzo, tenutasi a Torino il 31 scorso marzo, intervennero 56 azionisti rappresentanti 3456 azioni.

La relazione del Consiglio d'Amministrazione esordisce annunciando con soddisfazione un aumento di prodotti dato dall'esercizio della linea nello scorso anno. Soggiunge che quest'aumento (L. 7,398.67) sebbene lieve, non è spregevole indizio della stabilità del reddito della ferrovia, se si tien conto delle varie circostanze sfavorevoli al movimento che si verificarono nel 1889: quali il peggioramento delle condizioni economiche generali e la mancata stagione estiva, sulla durata della quale, per sua natura, la ferrovia fa molto assegnamento.

Gli introiti ordinari dell'esercizio 1889 ammontarono a L. 557,035.79 e le spese ordinarie a L. 312,390.41, con un'economia sul precedente esercizio.

L'operazione finanziaria votata dall'Assemblea il 18 novembre dello scorso anno ebbe il suo felice complemento il 31 dicembre dell'anno stesso con sensibile vantaggio della Società.

La relazione, dopo minute spiegazioni sullo stato e sul valore della linea, sulle migliorie introdotte nel servizio, ecc., constata le ottime condizioni patrimoniali della Società, specialmente se si tien conto delle ripetute e notevoli svalutazioni che nei decorsi esercizi vennero fatte ai conti capitali dell'attivo, della situazione di cassa e finalmente della disponibilità attiva o riserva che presentano gli stabili e terreni di proprietà sociale, i quali, inventariati al prezzo d'acquisto, hanno ora, dopo molti anni, aumentato notevolmente di valore.

Viene poscia al bilancio preventivo del 1890, in cui l'Amministrazione si basò prudentemente sui risultati ottenuti nel 1889, quantunque tutto induca a credere in un continuo aumento d'introiti. In esso venne preventivato il fondo di riserva, portato dall'art. 36 dello Statuto, pari al 5 0|0 dell'utile presumibile da questo conto, risultante in L. 75,000 e corrispondente al dividendo del 6 0|0 per le azioni di preferenza ed al 5 0|0 per quelle di prima emissione.

L'esperienza di pochi mesi fatta sul tronco tramviario Torino-Venaria fa sperar bene per l'avvenire.

Relazione, conto consuntivo 1889 e conto preventivo 1890 vennero approvati dall'Assemblea.

Società romana per omnibus e tramvie. — *Assemblea generale e relazione 1889.* — L'Assemblea fu tenuta il 27 corrente a Roma nel nuovo stabilimento fuori di Porta Maggiore. Dalla relazione del Consiglio d'Amministrazione riassumiamo:

Il bilancio si chiuse in pari, ossia senza utili agli azionisti; ma con 115,000 lire di fondo ammortamenti. Tale risultato si attribuisce alla mancanza di risorse speciali, quali il giubileo ed altri festeggiamenti che si ebbero nel 1888, ed alla crisi economica e alla conseguente riduzione di operai, che formavano una discreta clientela della società.

I proventi si dividono in quattro categorie: *omnibus* che incassarono L. 1,362,842; *tramways* che diedero L. 612,971; *coupées* che produssero L. 52,134 e servizi diversi per L. 47,857; onde un totale di entrate di L. 2,075,804.

Le spese ammontano complessivamente a L. 2,090,444.

Il valore del patrimonio immobiliare, che si compone di 14 mila metri di area coperta e 60 mila scoperta, è valutato a 28 lire il m. q. per 2,164,225. Il valore delle vetture, binari e finimenti, al 31 dicembre, è stimato in L. 1,350,707.

Fu approvato il bilancio; e poscia, dopo breve discussione, con voti 10,200 fu approvata la riduzione del capitale a metà, cioè a L. 2,500,000.

Tramvia a vapore Vercelli-Biella. — *Apertura all'esercizio.* — Alla visita di ricognizione di questa linea tramviaria, che tiene la nuova strada provinciale Vercelli-Quinto-Collobiano-Bussonengo-Fomigliana-Massazza-Benna-Candelo-Biella, abbreviando di circa 10 chilom. l'attuale percorso colla ferrovia Vercelli-Santià-Biella, abbiamo accennato nel n. 11.

Tolte di mezzo alcune contestazioni con altre Società tramviarie, la nuova linea fu aperta al pubblico il 1° corrente mese.

L'esercizio venne assunto provvisoriamente per tre anni dalla Società dei tramvia vercellesi.

Concessionario di questa tramvia è il signor Mabille di Mariemont (Belgio); direttore dei lavori l'ingegnere Emanuele Borella di Torino, costruttore il cav. Ercole Belloli.

Funicolare di Sant'Anna a Genova. — *Stato dei lavori.* — Procedono attivamente i lavori per la costruzione della funicolare che congiungerà piazza del Portello con il corso Magenta. Si crede che tutto sarà pronto in agosto.

La linea avrà la lunghezza di 357 metri con una pendenza del 20 0|0 ai due capi e del 14 0|0 nella parte media.

Sulla linea si porranno due binarii; la trazione sarà per forza idraulica. Ogni 5 minuti ascenderanno le vetture con venti posti; il tragitto durerà due minuti.

In fondo alla salita Sant'Anna, sorgerà la stazione della funicolare; in Corso Magenta un *chalet* servirà da sala di aspetto.

Per più minuti ragguagli circa la concessione per la costruzione e per l'esercizio della funicolare, vedi n. 10 del 9 marzo 1889.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Accidenti ferroviari nel 1889.* — Il numero di infortuni verificatosi sulle ferrovie svizzere nel 1889 raggiunse la cifra di 486, cioè 174 in più del 1888. Si ebbero 72 sviamenti, 17 scontri in stazione, 2 scontri sulla via; 46 morti, 369 feriti.

Il dipartimento federale delle ferrovie nel suo rapporto dimostra, all'appoggio di fatti, come il numero degli infortunii corrisponda a quello dei ritardi. Le Società che ebbero pochi

ritardi ebbero pochi infortunii e viceversa. Ciò prova che l'ordine e la regolarità sono fattori di sicurezza.

Il più grande numero di accidenti si è avuto sulle ferrovie a scartamento ridotto che hanno delle tratte sulle strade pubbliche. Il Dipartimento federale conchiude dicendo che questo fatto l'obbligherà a esaminare la quistione della velocità dei treni percorrenti queste linee.

— *Esercizio della Ferrovia del Pilato nel 1889.* — Nello scorso anno la Ferrovia del Pilato ha trasportato 36,892 persone di cui 18,583 percorsero la linea della montagna e 18,309 quella della vallata. Il trasporto massimo ebbe luogo il 18 agosto con 888 persone. Nei 130 giorni di esercizio si fecero 1477 treni. Gli introiti furono: per trasporto di persone L. 272,715.50; per trasporto bagagli, animali e merci L. 23,748.50; introiti diversi L. 5339.20; in totale lire 301,803.25, ossia L. 60,360.25 per chilometro.

Dedotte le spese, l'introito netto realizzato da questa ferrovia nel passato anno è di lire 162,244.92; sul quale, oltre un dividendo del 5 0[0 agli azionisti in L. 100,000, fu loro dato un sopradividendo del 2 0[0 in L. 40,000. L. 16,020.43 furono riportate a conto nuovo.

Ferrovie Francesi. — *Funicolare di Montmartre a Parigi.* — Dopo la funicolare di Belleville, di cui abbiamo detto a suo tempo, la funicolare di Montmartre.

Al Consiglio municipale di Parigi furono presentati il progetto e la relativa relazione per la costruzione di due linee diverse. Ciascun treno della funicolare, composto di una vettura per viaggiatori e di un carro per merci, bagagli, ecc., sarà posto in movimento da un motore fisso, collocato al centro o sull'asse delle estremità.

I treni circoleranno su due rotaie, tra i quali trovasi un tubo con scanellatura nella sua parte superiore per dare passo agli apparecchi d'attacco delle vetture colla fune continua, che circolerà entro il tubo promuovendo la trazione.

La velocità massima sarà di 20 chilometri, i treni si fermeranno a volontà dei viaggiatori.

Il costo d'impianto delle due linee è preventivato in 4,000,000 di lire.

Ferrovie Greche. — *Principio dei lavori sulla linea Atene-Larissa.* — Fra pochi giorni si inaugureranno i primi lavori della nuova linea ferroviaria a scartamento internazionale, che, passando dal Pireo, Atene, Lamia, Larissa e frontiera, dovrà un giorno unirsi colla ferrovia di Salonicco.

Nel principio i lavori non saranno importanti, facendosi ancora gli studi; ma pel settembre dicesi che si darà mano, con grande vigoria, in tutti i tre punti di attacco: 1° Atene-Pireo — 2° Stelida (Golfo di Dubea) Lamia — 3° Domocò-Fersala-Larissa.

Fra Domocò e Lamia vi saranno importanti gallerie.

Circa gli studi ed i progetti di questa linea ferroviaria vedi i numeri 52 e 33, ecc. del 1889.

Ferrovie Argentine. — *Nuovo incanto per la vendita delle ferrovie della provincia di Buenos-Ayres.* — Facendo seguito alla notizia data nel precedente numero, aggiungiamo che la Provincia non ha accettata l'offerta per la vendita, ed ha indetta una nuova gara per il 14 prossimo agosto.

Notizie Diverse

Commissione permanente per la direzione dei servizi del Porto di Genova. — *Adunanza 2 aprile.* — Il Prefetto, presidente, diede lettura dei prospetti dei vagoni caricati nel Porto nell'ultimo mese, constatando che la media giornaliera dei carri assegnati al commercio, esclusi quelli presi dall'Amministrazione ferroviaria per i proprii servizi, fu di 765, e così maggiore al numero di 700, convenuto recentemente tra la Commissione municipale e il Ministero dei Lavori Pubblici.

Vennero quindi trattati i seguenti affari posti all'ordine del giorno: Sistemazione di binari al Molo Nuovo; Regolamento per l'esercizio delle mancine idrauliche, capannoni, tettoie e spazi liberi nel Porto da parte della Camera di Commercio; Tettoia sul ponte Caracciolo; Istanza Cabella ed altri relativa alla destinazione dello sporgente Parodi allo sbarco delle merci estere a carico misto; Illuminazione elettrica sulle calate.

Quanto a quest'ultima pratica, la Commissione, per conciliare le esigenze commerciali più urgenti coi riguardi ferroviari, deliberò che per ora si attivi immediatamente l'illuminazione elettrica nei recinti ferroviari.

Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche — *Assemblea e relazione 1889.* — Il 31 scorso marzo ebbe luogo in Padova l'Assemblea ordinaria di questa Società per l'approvazione del Bilancio. Fu presieduta dal commendatore Breda; erano rappresentate 37,000 azioni.

L'ordine del giorno del Consiglio era il seguente:

« È approvato il bilancio che chiude in attivo e passivo con L. 98,395,844.77 e con un saldo attivo della partita « Profitti e perdite » di L. 671,529.87.

« È rimesso al potere discrezionale del Consiglio di Amministrazione di determinare quando sia possibile effettuare la divisione degli utili, facoltizzandolo anche di riportarli a nuovo ».

Aperta la discussione, dopo lette le relazioni del Consiglio e dei Sindaci, essa verti specialmente: sugli impegni della Società nelle differenti intraprese e specialmente nell'ex-Rocchetti a Padova e Sant'Elena, a Venezia, Porto di Licata, ecc.; sulle spese e sugli utili.

Il Senatore A. Rossi dichiarò che egli appartiene da poco tempo alla Società; ma, bene studiatala, assicurò che è in ordine.

Il presidente Breda assicurò, che la curva discendente è finita, e che oggi la Società, sebbene ancora in istato di aspettativa e di raccoglimento, pure non tarderà molto a risvegliarsi; nell'anno venturo potrà distribuirsi un dividendo.

Il bilancio fu approvato, secondo l'ordine del giorno proposto dal Consiglio d'amministrazione.

La Società anonima Tardy e Benech di Savona e le Acciaierie di Bochum. — Nel « Memorandum » del precedente numero abbiamo accennato ad un'emissione di obbligazioni deliberata dall'Assemblea generale della Società di Bochum per consolidare interamente l'azienda metallurgica di Savona (Tardy e Benech) nella quale ha parte notevole la Società di Bochum. Possiamo ora aggiungere, su questo proposito, più minute e precise notizie.

All'Assemblea generale della Società di Bochum erano presenti 63 azionisti, rappresentanti 2737 voti.

L'Assemblea ha approvato ad unanimità di voti le seguenti tre proposte, presentate dal Consiglio d'Amministrazione nel fine di consolidare intieramente l'azienda della Metallurgica di Savona:

1° L'Assemblea generale prende nota del contenuto nella relazione e si dichiara perfettamente d'accordo approvando tutte le misure concernenti la Metallurgica di Savona prese sino ad ora dal Consiglio d'amministrazione;

2° L'Assemblea generale autorizza contemporaneamente il Consiglio di amministrazione di prender parte con 4 milioni di lire, tutto al più con cinque, all'emissione di obbligazioni dell'importo di 12 milioni progettata per l'Acciaieria di Savona.

Per deliberare appunto sull'« Emissione di obbligazioni al portatore con garanzia ipotecaria nel limite del capitale sociale » gli azionisti della Società Tardy e Benech sono straordinariamente convocati in Assemblea per il 17 corrente nella sede sociale in Savona.

Società Italiana dei cementi e delle calci idrauliche di Bergamo. — *Pubblicazione circa lo sviluppo ed i miglioramenti della propria industria.* — Questa Società si è determinata alla ristampa dell'opuscolo pubblicato nel 1881 sugli usi dei materiali idraulici, onde portare a conoscenza della propria clientela i miglioramenti

da essa introdotti nell'industria, e lo sviluppo dato alla stessa da quell'epoca in avanti. E poichè l'assortimento dei prodotti è andato completandosi in questi anni, la nuova pubblicazione ha altresì lo scopo di fornire ai consumatori ogni elemento per poter contraddistinguere i prodotti stessi e la loro provenienza.

Per la parte che riguarda specialmente lo sviluppo sociale riassumiamo alcune notizie.

Dopo un'azienda istituitasi nel 1864 per esperimentare nella fabbricazione dei cementi idraulici le pietre calcari-argillose del monte di Scanzo presso Bergamo, procedevasi nel 1885 alla formale costituzione della « Società Bergamasca per la fabbricazione dei cementi e delle calci idrauliche » con un capitale di L. 200,000, aumentato nel 1868 a L. 300,000. A sua volta, nel 1873, la Società Bergamasca trasformavasi in « Società Italiana dei cementi e delle calci idrauliche » col capitale di L. 2,500,000, aumentato nel 1887 a 3,000,000 con proroga del patto sociale sino al 31 dicembre 1921.

La Società possiede attualmente una ragguardevole quantità di cave con vaste giaciture di roccia calcare; N. 80 *fornaci* a fuoco continuo; N. 86 *macine* o *frantoi* suscettibili della produzione annua di *oltre 1,300,000 quintali*, coll'impiego di *mille e cinquecento operai*. Gli stabilimenti sono dotati di una forza motrice idraulica di circa *mille cavalli*, di cui non vennero utilizzate che due terze parti, e di due macchine a vapore della complessiva forza di 60 cavalli.

La migliore prova, del resto, dello sviluppo conseguito nel breve periodo decorso dalla fondazione della Società la si ricava dal seguente prospetto, del consumo dei suoi prodotti dalla sua origine al 31 dicembre 1889:

Anno	Quintali	Anno	Quintali	Anno	Quintali
1864	16,000	1873	363,000	1882	661,000
1865	20,000	1874	329,000	1883	778,000
1866	70,000	1875	336,000	1884	1.059,000
1867	40,000	1876	403,000	1885	925,000
1868	72,000	1877	516,000	1886	993,000
1869	92,000	1878	391,000	1887	1.022,000
1870	75,000	1879	329,000	1888	1.049,000
1871	86,000	1880	462,000	1889	1.005,000
1872	229,000	1881	593,000		

La pubblicazione sociale estendesi poscia sugli usi dei cementi e delle calci idrauliche.

— *Assemblea e relazione 1889.* — Il 31 scorso marzo ebbe luogo in Bergamo alla sede di questa fiorente Società l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti coll'intervento di 25 soci, i quali rappresentavano n. 4016 azioni.

La relazione del Consiglio d'Amministrazione constatò che nell'esercizio 1889 si esitarono un milione e cinquemila quintali di prodotti idraulici, cioè una cifra alquanto inferiore a quella dell'anno precedente 1888; nel quale essendosi compiuti i lavori pubblici più grandiosi, il consumo nello scorso anno 1889 dovette necessariamente restringersi in gran parte alla edilizia privata.

Dall'esposizione del Bilancio 1889, si rileva poi che vennero nello stesso applicati in larga misura i consueti deperimenti sugli enti sociali e fatti altresì con lodevole prudenza dei particolari prelievi a vantaggio di qualche partita che non potesse presentare garanzia sufficiente di completo buon esito.

L'Assemblea, udite la relazione del Consiglio e quella dei Sindaci, ha approvato all'unanimità il Bilancio, deliberando di distribuire un dividendo di L. 18 per cadauna azione, pagabile al 1° maggio p. v., corrispondente al 7 per cento del capitale azionario.

Le opere edilizie e di ampliamento di Roma. — *Relazione del Ministro dei Lavori Pubblici.* — Il 3 corrente mese è stata distribuita la Relazione presentata dall'on. Ministro dei Lavori Pubblici alla Camera, nella tornata del 29 novembre 1889, sull'andamento delle opere edilizie e di ampliamento della Capitale del Regno.

La relazione dividesi in tante parti quante furono le Amministrazioni che ebbero ingerenza nella esecuzione delle opere a cui riferisconsi le leggi e le convenzioni fra il Municipio di Roma e il Governo.

Nella prima parte rendesi conto di quanto fu fatto dal Ministero dei Lavori Pubblici per le opere d'interesse dello Stato.

Concerne la seconda parte gli atti del Ministero del Tesoro riguardo alle operazioni finanziarie ed alla emissione delle varie serie di obbligazioni.

Espongonsi nella stessa seconda parte le vicende relative ai bilanci speciali del Comune di Roma per le opere governative e per il piano regolatore.

Segue la terza parte, nella quale trattasi delle approvazioni ai bilanci date dal Ministero dell'Interno.

Si riferiscono quindi gli atti dei Ministeri di Grazia e Giustizia, della Pubblica Istruzione, della Guerra.

Descrivonsi successivamente le opere comunali obbligatorie eseguite od in corso di esecuzione.

Sono indicati gl'impegni del Comune per opere d'immediata necessità e derivanti da speciali convenzioni.

L'importo di queste opere supera i 123 milioni, e l'impegno per esse sui bilanci futuri è di 71 milioni e mezzo.

Da un quadro comparativo di una parte delle spese sostenute dal piano regolatore per espropriazioni e per le spese di registro e tasse, in paragone coi lavori, si possono fare importanti deduzioni. Di fronte a 70 milioni e mezzo erogati per le espropriazioni, stanno 14 milioni e 741 mila lire per i lavori.

Da questi dati si può avere un saggio della grande prevalenza che ebbero le spese per le espropriazioni su quelle per l'esecuzione delle opere.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 110,789 * per provvista di macchinario alla officina di Verona;

L. 52,000 per esecuzione dei provvedimenti da attuarsi nelle stazioni di Firenze Santa Maria Novella e Porta al Prato, in dipendenza dall'apertura all'esercizio del tronco Firenze-Borgo San Lorenzo della linea Faenza-Firenze;

L. 35,500 * per rifacimento in acciaio di cinque chilometri di binario sulla linea Pescara-Aquila-Terni, non compreso il valore del materiale metallico d'armamento in L. 85,810.98;

L. 21,000 * per acquisto sette pompe ad uso lavatura delle locomotive;

L. 3700 per sostituzione di cancelli in ferro alle barriere di chiusura di due passaggi a livello sulla ferrovia da Foggia a Napoli;

L. 1010 per lavori di completamento nella stazione di Chiavenna, lungo la ferrovia Colico-Sondrio-Chiavenna.

Rete Mediterranea. — L. 2,162,780 * per costruzione ponte in acciaio sul Tevere lungo la linea Roma Trastevere-Roma Termini.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 219,000 per ampliamento della stazione di Segni in dipendenza del raddoppio binario fra Segni e Caserta;

L. 11,200 per consolidamento della scarpata sinistra della trincea fra i km. 310.870 e 310.916 e sistemazione cunette di scolo al piede delle scarpate della trincea fra i km. 310.642 e 310.942 della linea Cancello-Avellino;

L. 4900 per costruzione di un binario morto per uso dell'Autorità militare a Bardonecchia;

L. 300 per consolidamento ponticello di m. 2 di luceal km. 436.080 della linea Taranto-Reggio.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Ricevonsi offerte a trattative private per la fornitura di traverse di quercia-rovere (V. pagine *Annunzi*).

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Lambri Annibale, di Potenza, i lavori di ricarico della massicciata sul tronco Tegiano-Casalbuono, col ribasso del 20.10 p. 0[0.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Lucca. — Appalto per la costruzione del tronco Lucca-Ponte Moriano della ferrovia Aulla-Lucca (Vedi *Informazioni* del n. 7) aggiudicato col ribasso del 32.47 0[0 a Saldarini Carlo di Lucca. — Concorsero anche: Francesco Cappelli (L. 25.06 0[0), Pozzoli Dionigi (L. 18.91 0[0); Pietro Ceci (L. 11.77 0[0).

Ministero dei Lavori Pubblici. — Appalto della fornitura in opera dei meccanismi fissi e relativi accessori occorrenti nella costruzione delle stazioni di Arce, Arpino, Isola Liri e Sora, della linea Avezzano-Roccasecca (V. *Informazioni*, n. 10) aggiudicato alla Società Veneta per imprese e costruzioni di opere pubbliche col ribasso del 27.55 p. 0[0. — Concorsero anche: Officine di Savigliano (L. 17.65 0[0), Larini, Nathan e C. (L. 19.50 0[0), Luigi Rizzi (L. 26.52 0[0).

Ministero dei Lavori Pubblici. — Appalto della fornitura di uno scambio doppio e 21 scambi semplici e relativi crociamenti, con cuore capovolgibile in acciaio fuso del 1° tipo ferrovie complementari, occorrenti per l'armamento delle stazioni comprese nei tronchi Arce-Arpino e Arpino Sora, della linea Avezzano-Roccasecca (Vedi *Informazioni* del n. 10) aggiudicato alla Società Veneta per imprese e costruzioni di opere pubbliche col ribasso del 23.90 0[0. — Concorsero anche: Larini Nathan (L. 18.40 0[0), Officine di Savigliano (L. 18.55 0[0), Luigi Rizzi (L. 20.12 0[0).

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 4 corrente). — Fratelli Depretis per fornitura di 30,000 traversi di legno quercia rovere;

Lodah Alfonso di Cava per fornitura di 10,000 traversi come sopra;

Timosci Luigi di Casone per appalto lavori di costruzione della terza tratta del tronco Rocchetta-Monteverde;

Rossellini Zefiro per appalto lavori di costruzione dei tronchi 4° e 5° della linea Roma-Segni;

Ditta stessa per appalto del 6° tronco della linea Roma-Segni;

Pasquale Cecchetti per appalto del tronco 8° della linea Roma-Segni;

Mersi Bartolomeo per appalto del 3° tronco della linea Cuneo-Saluzzo;

Repetto Pier Lorenzo di Masone per impianto forno per la fabbricazione e fornitura di 10 milioni di mattoni;

Vitale Domenico di Montefalcione per costruzione del 2° tronco Avellino-Paternopoli;

Ditta stessa per appalto del 3° tronco della linea Avellino-Paternopoli;

Sardelli Lucesio di Poggibonsi per appalto lavori di difesa della ferrovie dalle corrosioni del torrente Staggia, fra le stazioni di Castellina in Chianti e di Poggibonsi.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Aggiudicazioni definitive.

Direzione delle Opere Pie di San Paolo in Torino. — L'appalto per i lavori di costruzione d'un edificio in Torino per l'Istituto Duchessa Isabella fu aggiudicato al signor cav. Carlo Florio che offrì il 22.75 0[0 su L. 450.000 (V. N. 10).

Appalti.

Genio Militare di Genova (9 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto della costruzione di un magazzino e d'un corpo di guardia sul lato orientale della piazza di Genova. Importo lire 50,000. Lavori compiuti in 120 giorni. Cauzione L. 5000.

Intendenza di Finanza di Milano (12 aprile, ore 2 pom., fatali). — Appalto per lavori diversi per eliminare il disperdimento d'acqua dalle tettoie superiori ai magazzini di deposito e di visita delle merci nell'edificio della Dogana Unica in Milano. Importo ridotto lire 21,116 96 (V. N. 10).

Genio Militare di Cuneo (12 aprile, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di rafforzamento nell'Opera Principale in Vinadio. Importo L. 64,000. Cauzione L. 6400. Lavori compiuti in 120 giorni.

Municipio di S. Gennaro (14 aprile, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori del basolato al Corso Margherita in questo Comune. Importo L 56,979.49. Cauzione provvisoria L. 3000. Fatali 30 aprile, ore 12 meridiane.

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro (15 aprile, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto per la costruzione d'un tronco della strada provinciale Sferracavalli, compreso fra il braccio Panetta ed il ponticello di Belmonte Castello (m. 2802.25). Importo ridotto L. 64,000 (V. N. 11).

Città di Genova (15 aprile, ore 2 pomer., 1ª asta). — Appalto per la copertura dei tratti dell'acquedotto civico scoperti e di altre opere inerenti all'acquedotto medesimo. Importo L. 60,000. Cauzione L. 6000. Fatali 30 aprile, ore 2 pom.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Belluno (15 aprile, ore 12 meridiane, fatali). Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e rettificazione del tronco della strada nazionale Carnica, n. 1, compreso fra l'abitato di Reane, presso Auronzo e la Casa Rossa in Somprade (metri 8702.93). Importo ridotto lire 196,980 (V. N. 10).

R. Prefettura di Livorno (17 aprile, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori di sistemazione, e varianti del tronco della strada provinciale, n. 155, del tratto dal confine territoriale di Portoferraio a Procchio (metri 4527 80). Importo ridotto L. 48,586.90 (V. N. 10).

Città di Genova (18 aprile, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori di complemento del Civico Cimitero a Staglieno nella parte a levante volgarmente detta a Ferro di Cavallo e costruzione del Forno Crematoio da erigersi fuori dell'emiciclo dello stesso. Importo L. 1,350,000. Cauzione L. 135,000. Deposito per spese L. 30,000.

Amministrazione del Conservatorio di Santa Maria delle Grazie in Sorrento (18 aprile, ore 11, 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione dell'abolito Monastero della Trinità, per l'impianto del nuovo Conservatorio educativo. Importo L. 54,500. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva L. 5000. Fatali giorni 15. Lavori compiuti in mesi diciotto.

Consiglio Ospitaliero di Verona (19 aprile, ore 3 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori necessari per trasformare un fabbricato ad uso del Manicomio. Importo L. 47,000. Lavori compiuti in 150 giorni. Cauzione provvisoria L. 5000. Fatali a giorni 15.

Regia Prefettura di Reggio Calabria (19 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del primo tronco della strada obbligatoria consortile che da Stignano va a raggiungere il secondo tronco già costrutto (sezioni estreme 1 a 280) della lunghezza di metri 7817.37. Importo L. 160,966 43. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 13 maggio, ore 12 merid.

Comune di Fabbrica (Roma), (20 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di rinnovazione della conduttura dell'acqua potabile di questo Comune da eseguirsi a forma del progetto redatto dall'ing. Giuseppe La Valle, e dalle superiori Autorità approvato. Importo L. 34,729.14. Cauzione provvisoria L. 1500. Lavori eseguiti in mesi quattro. Fatali 11 maggio, ore 12 merid.

Comune di Porto Tolle (Rovigo), (22 aprile, ore 12 merid., definitivo). — Appalto di consolidamento in ghiaia delle seguenti strade:

a) Argine sinistro Po di Tolle dall'incile Po Maistra a quello di Pila;

b) Argine destro Po di Tolle dal Po interrito Camello sino al Passo Polesine Camerini;

c) Argine sinistro Po di Gnocca dalla salita Giollo sino al confine inferiore dello stabile di Gnocca.

Importo ridotto L. 68,430.38 (V. N. 8).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Caserta (23 aprile, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 3° tronco della Strada Provinciale di 1ª serie, n. 14, Isernia-Atina Roccasecca, compreso fra il confine delle due provincie di Caserta e Campobasso ed il colle Serra-Zappone (m. 9536). Importo ridotto L. 206,184 (V. N. 10).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Girgenti (23 aprile, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale n. 151, da Ribera alla provinciale Chiusa Sclafani, oltre il torrente San Carlo;

compreso fra Calamonaci e l'innesto della strada Lucca Sicula-Villafranca Sicula (m. 11,069.33). Importo ridotto L. 254,497.84 (V. n. 6).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (23 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 1° tratto del 3° tronco della strada provinciale di 2ª serie, n. 40. da Pietracatella a Campomarino, compreso fra l'abitato di S. Martino in Pensilis ed il Tratturo presso il cimitero di quel Comune (m. 2943.55). Importo L. 129.000. Lavori compiuti in mesi ventotto. Cauzione provvisoria L. 8000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Padova (26 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti all'ampliamento ed alla sistemazione degli scoli Schilla, Brentellazza di Calcinara ed altri minori per la condotta delle acque basse alla macchina di S. Margherita di Calcinara, nei Comuni di Bovolenta, Brugine, Pontelongo, Piove, Arzergrande, Codevigo e Correzzola. Importo L. 387,608. Lavori compiuti in 360 giorni. Cauzione provvisoria L. 20,000. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di Udine (1° maggio, ore 12 meridiane, unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di un ponte in ferro a 3 campate sul torrente Meduna fra Sequals e Colle, lungo la strada provinciale Spilimbergo-Maniago. Importo L. 267,755.64. Cauzione provvisoria L. 15,000. Cauzione definitiva L. 30,000.

FRANCIA. — *Municipio di Lione*. — 17 aprile, ore 2,30 pom. — Costruzione di un edificio destinato alle Facoltà di diritto e di lettere e all'Amministrazione accademica (*quai* Claude Bernard) in 8 lotti.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Torino — (17 aprile, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di Tonn. di litantrace magro a L. 46. Cauzione L. 2300. Consegna in giorni 60.

— (17 aprile, ore 4 pomer., unica e definitiva). — Fornitura di Tonn. 500 di litantrace grasso a L. 46. Cauzione L. 2300. Consegna a giorni 60.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione di 500 cassette in legno per munizioni per conto della Direzione Artiglieria delle Torpedini in Napoli.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Marzo 29	Aprile 5
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 688	681
»	»	Mediterranee	» 550.50	550
»	»	Sicule	» 575	560
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	280
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 370	395
»	»	Gottardo	» 830	815
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 533	533
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 294	294
»	»	Novara-Seregno	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 321	313
»	»	» 2ª emiss.	» 305	305
»	»	Centrale Toscana	» 520	520
»	»	Meridionali	» 319.50	312.50
»	»	Sarde, serie *A*	» 310.50	305.50
»	»	» serie *B*	» 307.50	307.50
»	»	» 1879	» 312.50	306.50
»	»	Pontebba	» 460	460
»	»	Nord-Milano	» 262.50	262.50
»	»	Meridionali Austriache	» 323	323
»	»	Gottardo 4 %	» 102.30	102.25

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

17 aprile. — **Società Anonima Tramvia a vapore Torino-Leynì-Volpiano.** — Assemblea generale ordinaria pee le ore 9 antimeridiane presso il *Credito Torinese* in Torino.

17 aprile. —**Società Italiana per il Tramvia del Chianti e dei Colli Fiorentini.** - Assemblea generale ordinaria in seconda convocazione, per le ore 2 pom. in Firenze.

19 aprile. — **Società per le Ferrovie del Ticino.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 4 pom. in Roma.

19 aprile. — **Società per le Ferrovie Napoletane.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. in Roma.

19 aprile. — **Società per le Ferrovie dell'Appennino centrale.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 3 pom. in Roma.

23 aprile. — **Società Anonima Ferrovie Torino-Pinerolo-Torre Pellice.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 1/2 pom. nel locale della Borsa in Torino.

30 aprile. — **Società Anonima della Strada Ferrata Vigevano-Milano.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 meridiane in Milano presso la Camera di Commercio.

8 maggio. — **Società Anonima per le Strade Ferrate Meridionali.** — Assemblea generale per le ore 12 merid. in Firenze nel Palazzo della Società (V. pagine *Annunzi*).

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

13 aprile. — **Società Generale Italiana di Elettricità (sistema Edison).** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 meridiane nei locali della Banca Generale in Milano.

17 aprile. — **Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 2 pom., in Savona presso la sede sociale (V. *Notizie Diverse*).

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società Anonima dei Tramways Napolitani. — Dal 1° corrente viene pagata la cedola N. 15 in L. 12,50 per obbligazione.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

GERMANIA. — Mercato sempre molto ben tenuto, specialmente i *cokes*. Regna tuttavia una certa inquietudine sulla questione operaia, per quanto non siavi in vista alcun sciopero.

Ecco il prospetto delle spedizioni di combustibile in Italia durante lo scorso febbraio:

	Via Chiasso	Via Pino	Via Locarno	Totale
Da Sarrebruck . . .	T. 1,750	380	90	2,220
Dalla Westfalia . .	» 2,420	2,220	130	4,770
Totale . . .	T. 4,170	2,600	220	6,990

Le spedizioni diminuirono di 1.010 tonnellate in rapporto al gennaio del corrente anno; cioè di 310 tonnellate dalla Westfalia e 700 da Sarrebruck.

INGHILTERRA. — L'accomodamento dello sciopero pare s'avvii felicemente verso un accordo completo e generale tra proprietari ed operai a scopo di eliminare qualsiasi ragione di nuovi scioperi.

Ferri e ghise.

BELGIO. — Per un appalto di 2,600 tonnellate di rotaie in acciaio Vignole, del peso di 52 chilogrammi per metro, furono il 2 corrente fatte tre offerte per L. 177 50 ed una per L. 185 la tonnellata; il 17 luglio 1889 in un appalto di 15,000 tonnellate stesso tipo, l'aggiudicazione era stata fatta a L. 132.50.

GERMANIA. — Mercato meno fermo che nelle precedenti settimane; prevedesi una leggiera diminuzione nei prezzi, specialmente per permettere alla esportazione di riprendere il suo corso allentatosi alquanto.

I fabbricanti di locomotive si sono costituiti in sindacato per 5 anni dal 15 scorso marzo. — Negli ultimi appalti per locomotive: le locomotive *express* con *tender* furono aggiudicate a M. 50,900; le locomotive ordinarie per treni passeggieri con *tender* a M. 48,850; le locomotive per treni merci a M. 43,500. Tutte queste aggiudicazioni sono inferiori di 8,000 M. alle precedenti.

INGHILTERRA. — Il mercato delle rotaie è debole; un contratto di rotaie di 25 chilogr. fu stipulato a Ls. 6 a bordo.

— *Middlesbrough.* — Mercato deprezzato; ghisa *Cleveland* n. 3 quotata 49 sc. 6 d; ferri fini ed acciai in ribasso di 2 sc. 6 d.

Rame.

FRANCIA. — *Parigi.* — Aperta tendenza al rialzo. *Chilì*, in barre, prime qualità. L. 135 contro L. 130 della settimana precedente; qualità ordinarie L. 130 contro 125. Lingotti L. 137.50, contro 132.50. *Best Selected* e minerale di Corocoro, fermi allo stesso prezzo di L. 145.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato sostenuto sui prezzi della settimana precedente.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Chiusura calma dopo un rapido rialzo e successiva reazione. *Chilì* in barre, a contanti, Ls. 47-12-6, a tre mesi da Ls. 48 a 48-5. *Tough* inglese da Ls. 53 a 54; *Best Selected* da Ls. 55 a 56; fogli forti da Ls. 61-10 a 62.

Stagno.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato debole; i prezzi hanno ribassato di L. 1.25 a L. 2.50 su quelli della settimana precedente.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Prezzi ben tenuti, quantunque invariati da quelli della settimana precedente.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Poche contrattazioni. Lingotti inglesi ordinari quotati Ls. 94-10; le barre Ls. 95-10; lingotti affinati Ls. 96-10.

OLANDA. — *Amsterdam.* — *Banka*, a contanti, da fior. 55 a 54 3[4; per consegna in maggio da fior. 55 a 55 1]2. *Billiton*, a contanti, fior. 54 3[4; a tre mesi da fior. 54 1]2 a 55.

— *Rotterdam.* — *Banka*, a contanti, 54 3[4; consegna in maggio, fior. 55. *Billiton*, a contanti, fior. 54 1]2; a tre mesi, fior. 55.

Piombo.

FRANCIA. — *Parigi.* — Aumento di L. 0.50 sui prezzi della settimana precedente. Marche ordinarie: consegna all'Havre, L. 33; consegna a Parigi, L. 34.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato sempre fermo sui prezzi della settimana precedente.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato irregolare; con chiusura debole per il piombo straniero a Ls. 12-10, e chiusura più ferma per il piombo inglese da Ls. 12-15 a 13.

Zinco.

FRANCIA. — *Parigi.* — Leggiero ribasso di L. 0.25 sui prezzi della settimana precedente. Zinco di Slesia, consegna all' Havre, L. 58.75 contro 59. Altre buone marche: consegna all'Havre, lire 58.25 contro 58.50; consegna a Parigi, L. 58.75 contro 59.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato fermo nonostante la tendenza al ribasso e le fluttuazioni sugli altri mercati. Prezzi della settimana precedente.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Poche contrattazioni e ribasso di 10 sc. sui prezzi. Marche ordinarie Ls. 21; marche speciali Ls. 21-5.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 8ª Decade — dall'11 al 20 Marzo 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	859.391 77	44.505 81	271.726 07	1.387.476 13	10.059 81	2.573.159 59	4.055 00	634 56
1889	898.753 78	46.360 61	269.469 37	1.263.070 55	9.761 49	2.487.415 80	3.997 00	622 32
Differenze nel **1890**	— 39.362 01	— 1.854 80	+ 2 256 70	+ 124.405 58	+ 298 32	+ 85.743 79	+ 58 00	+ 12 24
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	5.853.332 30	278.917 86	2.066.820 86	10.222.186 73	91.220 77	18.512.478 52	4.055 00	4.565 35
1889	6.336.045 59	311.611 76	2.038.859 31	9.472.870 60	89.345 91	18.248.733 17	3.997 00	4.565 61
Differenze nel **1890**	— 482.713 29	— 32.693 90	+ 27.961 55	+ 749.316 13	+ 1.874 86	+ 263.745 35	+ 58 00	— 0 26
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	50.127 82	938 46	14.921 35	72.238 87	826 94	139.053 44	1.109 00	125 39
1889	55.480 87	1.111 64	14.480 57	71.705 84	879 92	143.658 84	1.114 00	128 96
Differenze nel **1890**	— 5.353 05	— 173 18	+ 440 78	+ 533 03	— 52 98	— 4.605 40	— 5 00	— 3 57
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	450.157 77	8.509 41	117.969 97	596.688 98	7.190 13	1.180.516 26	1.109 00	1 064 49
1889	443.828 27	8.528 15	105.698 13	561 653 66	7.072 19	1.126.780 40	1.114 00	1.011 47
Differenze nel **1890**	+ 6.329 50	— 18 74	+ 12.271 84	+ 35.035 32	+ 117 94	+ 53.735 86	— 5 00	+ 53 02

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1890	Prodotti della decade 1889	Prodotti della decade *Differenze* nel 1890	Prodotti dal 1° gennaio 1890	Prodotti dal 1° gennaio 1889	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1890
Viaggiatori	2.898 15	3.210 65	— 312 50	17.398 61	21.099 55	— 3.700 94
Merci	730 40	668 37	+ 62 03	5.891 01	5.725 61	+ 165 40
Introiti diversi	2.978 55	20 95	+ 2.957 60	3.157 23	281 90	+ 2.875 33
TOTALI	6.607 10	3.899 97	+ 2.707 13	26.446 85	27.107 06	— 660 21

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

26ª Decade — Dall'11 al 20 Marzo 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1890	55.248 17	2.053 20	1.710 25	177.695 00	194 33	236.900 95	609 00	389 00
1889	93.253 20	2.248 17	7.795 33	96.228 96	1.994 00	201.519 66	609 00	330 90
Differenza nel **1890**	— 38.005 03	— 194 97	— 6.085 08	+ 81.466 04	— 1.799 67	+ 35.381 29	»	+ 58 10
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 20 MARZO 1890					
1889-90	2.520.689 16	53.639 61	326.255 34	2.779.130 05	34.346 86	5.714.061 02	609 00	9.382 69
1888-89	2.480.209 70	49.126 94	253.950 74	2.695.082 00	46.367 84	5.524.737 22	609 00	9.071 82
Differenza nel **1890**	+ 40.479 46	+ 4.512 67	+ 72.304 60	+ 84.048 05	— 12.026 98	+ 189.323 80	»	+ 310 87
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	9.962 23	35 85	85 66	6.185 89	60 60	16.330 23	111	147 12
1889	3.935 85	62 23	185 60	2.470 06	60 89	6.714 63	64	104 92
Differenza nel **1890**	+ 6.026 38	— 26 38	— 99 94	+ 3.715 83	— » 29	+ 9.615 60	+ 47	+ 42 20
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 20 MARZO 1890.					
1889-90	313.810 41	2.277 73	23.911 63	90.826 69	613 01	431.439 47	111	3.886 84
1888-89	111.963 34	1.321 33	6.507 56	40.774 92	1.224 08	161.791 23	64	2.527 99
Differenza nel **1890**	+ 201.847 07	+ 956 40	+ 17.404 07	+ 50.051 77	— 611 07	+ 269.648 24	+ 47	+ 1.358 85

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Reseigne . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Aaselerio 47
Id sul *Tevere*, impresa Medici . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2/o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Comogli . 14
Id. presso Terni, impresa Centorini 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte), impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi . . . . - 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzarin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 531
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina, Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Bellani e C. 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa 218
Id. per la stazione di Falconara. ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 570
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . 200
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . . . 8400
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi . . . 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Canaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113456
Fondazioni con pali a vite tonnell. 121398

Cancellate metalliche.

Per la staz. di Torre Annunziata m. l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart. di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 51 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

Torino, 1890 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 12 Aprile 1890. NUM. 15.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

NUOVE COSTRUZIONI DELLA MEDITERRANEA

Stato dei lavori e degli studi al 1° marzo 1890

Diamo le seguenti informazioni sull'avanzamento dei lavori al 1° marzo p. p. per la costruzione di nuove ferrovie *la cui dirigenza venne affidata dal Governo alla Società del Mediterraneo.*

Stazione di Trastevere.

Trovansi completamente ultimati fin dai mesi precedenti, il rilevato del piazzale, le fondazioni dei fabbricati, la parte superiore dei magazzini merci piccola e grande velocità, piani caricatori, rifornitori, cessi isolati, le cabine per gli apparati centrali e le condutture dell'acqua Paola.

È pure completato fin dagli scorsi mesi l'armamento e l'inghiaiamento. Per la strada di circonvallazione restano a farsi alcuni scavi per la regolarizzazione del piano stradale e di una tratta della falda a monte. La sopraelevazione del fabbricato viaggiatori può dirsi ultimata non mancando che pochi finimenti all'interno e parte dei pavimenti esterni pei marciapiedi. — Le rampe d'accesso ai magazzini merci sono pure quasi terminate, non mancando che poche rifiniture.

Nei mesi precedenti venne presentato al Governo il progetto per le installazioni relative alla Dogana ed Economato e recentemente anche quello per il servizio della trazione.

Linee di cintura e di allacciamento attorno a Roma.

Lo sterro del piazzale per la Stazione Tusculana è eseguito per mc. 100,000 e per altrettanto di rinterro; a completare il piazzale attorno al fabbricato viaggiatori e magazzino merci mancheranno ancora 25,000 mc. di rinterro.

Le opere d'arte sono ultimate non mancando che la montatura di una travata al passaggio inferiore di via Tusculana. Le murature del rifornitore sono elevate fino al cornicione, si fondò il piano caricatore del carbone e venne coperta la casa cantoniera pel passo a livello del vicolo dei Canneti. — Il lavoro degli altri fabbricati continua lentamente in causa della cattiva stagione.

Il tratto di linea di congiunzione della Roma-Pisa colla Roma-Firenze fino alla via di Sulmona, tutto in trincea, è scavato per un cubo di mc. 84,300 e la terra per la massima parte è stata posta in rifiuto. Venne ultimato il passaggio superiore per il vicolo dei Canneti e costruiti fino all'imposta dell'arco i piedritti del grande arco per l'acquedotto Felice. È pure costruita la prima parte del passaggio superiore della via Casilina e vi venne dato il passo; la seconda parte, che deve servire per il passaggio dei binari di Napoli, ha i piedritti elevati fino all'imposta. — Inoltre venne pure ultimato e datovi il passo al passaggio superiore per il vicolo del Pineto. — Quello per la via Prenestina è anche ultimato, non mancando che i raccordi laterali e le rampe d'accesso.

La congiunzione colla ferrovia Roma-Sulmona, lunga m. 368, è ultimata. Quella della Roma-Napoli colla stazione Tusculana, che misura m. 1011, tutta in trincea, è escavata per mc. 52,000, e la terra è stata portata in rifiuto e parte a formazione del piazzale della stazione.

Dell'acquedotto Felice vennero eseguiti fino all'imposta degli archi i piloni ed i piedritti del passaggio superiore per la strada del Mandrione, e questo ultimo allungato in modo da ricavare un passaggio pedonale entro la proprietà Marolda in sostituzione del passaggio superiore che dovevasi costruire.

La forza media impiegata nei suddetti lavori fu in totale di 445 operai.

Come si è detto nel precedente Rapporto (1), il Consiglio dei Lavori Pubblici ha definitivamente approvato il progetto di allacciamento Trastevere-Termini, stabilendo che il ponte sul Tevere debba costruirsi in acciaio (2).

Linea Parma-Spezia.

Durante il mese di febbraio si lavorò alla formazione delle scogliere a difesa della ferrovia.

Sul tronco Borgotaro-Guinadi i lavori di muratura all'esterno rimasero sospesi in causa del gelo.

L'avanzamento dei lavori nella galleria del Borgallo, lunga m. 7709,54 è il seguente:

(1) Vedi lo « *Stato dei lavori al 1° febbraio* » nel n. 10 a pag. 145.
(2) Vedi « Informazioni » del n. 14 a pag. 212 e lo speciale articolo nel n. 11 a pag. 161.

	Scavo			Murature		
	Piccola sezione	Calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio
Imbocco Parma	915 —	879 —	840 —	867 —	807 —	735 —
Pozzo Groppalbero att. Parma	25.25	19 —	17.75	19 —	17 —	17 —
Pozzo Groppalbero » Spezia	231.37	213.37	182.27	201.41	144.27	82.27
Pozzo Rio Freddo att. Parma	72 —	46.75	27.75	46.75	23 —	5 —
Pozzo Rio Freddo » Spezia	205 —	175 —	135 —	168.20	132.30	35 —
Imbocco Spezia	3744 —	3720 —	3653.50	3710 —	3587 —	501 —
Totali .	5192.62	5053.12	4856.27	5012.36	4710.57	1375 27

Il lavoro di scavo e murature eseguito complessivamente nel mese fu:

Scavo — Avanzata . . . m.l. 52.10
Calotta . . . . » 114.00
Strozzo . . . . » 153.80
Rivestimento — Calotta . . » 126.04
Piedritti . . » 158.77

La galleria essendo lunga m. 7709.54, mancano da fare ancora:

1° In piccola sezione . . m.l. 2516.92
2° In strozzo . . . . . » 2853.27

All'imbocco Parma si attraversa coll'avanzata un banco d'argilla bruna scagliosa ed abbastanza compatta, intersecato da qualche raro strato di calcare sconvolto e rotto. Al pozzo Groppalbero le condizioni dello scavo tendono a peggiorare sempre più, perchè coll'avanzata superiore si attraversa un banco formato da minuti detriti di calcare conglomerati di argilla bruna scagliosa; inoltre all'avanzata ed in calotta vi sono forti filtrazioni d'acqua; ciò non ostante il lavoro dell'attacco Spezia progredì discretamente.

Al pozzo di Rio Freddo venne ultimato il rivestimento in muratura delle canne del pozzo per la tratta fra le profondità di 60 m. e 90 m.

All'imbocco Spezia l'avanzata superiore rimase sospesa; la natura della roccia nei diversi attacchi, essendo schisto argilloso, non permette, per ora, un maggior avanzamento nei singoli lavori. Venne riattivata la perforazione meccanica all'avanzata superiore con tre perforatrici sistema Clipse.

Sul tronco Guinadi-Pontremoli i movimenti di terra sono tutti ultimati. Si sistemò anche la falda destra della trincea d'approccio all'imbocco Parma della galleria del Castello.

Al viadotto del Verde continuano i lavori di muratura della spalla verso Spezia.

Il 1° strato dell'inghiaiamento è fatto per una lunghezza di m. 5750 e continua la provvista e spandimento della ghiaia in diversi punti. Si è pure principiata la posa del binario dall'origine Pontremoli.

Nella galleria della Lanza, lunga m. 349.50, si lavorò per la demolizione e ricostruzione di due anelli deformati e l'avanzamento della medesima è ancora quello del Rapporto (1) precedente.

Continuarono regolarmente i movimenti di terra pel raddoppio casello 88-Spezia, ed il lavoro eseguito raggiunse l'1/4 del movimento totale occorrente.

Si principiò lo scavo in avanzata della galleria Termini d'Arcola e alla fine del mese misurava già una lunghezza di m. 7.

Continuano pure regolarmente la opere d'arte minori ed i muri di sostegno; e furono iniziate le murature di fondazione di tutti i fabbricati della stazione di Vezzano.

Sul tronco Ghiare Ostia furono sviluppati i lavori della strada di servizio da Ghiare al torrente Dorè e gli operai impiegati raggiunsero ultimamente il numero di 700.

Venne ultimata la verifica del tracciato e la picchettazione sul terreno del tronco Ostia-Borgotaro, e si attende l'ordine dal R. Ispettorato Generale per fare la consegna all'Impresa.

(1) Vedi *nota* (1) pagina precedente.

Linea Cuneo-Ventimiglia.

Sul tronco dal Rio della Fortuna allo sbocco della galleria Elicoidale, lungo metri 10,315, si continuò il trasporto di terra per riempimenti a tergo dei rivestimenti delle sponde dei fossi, a destra della linea, e per la costruzione di una rampa per accesso al passaggio a livello di S. Sebastiano.

L'avanzamento dei lavori della galleria Elicoidale, lunga m. 1494, è il seguente:

Scavo:
- Avanzata (ultimata) . . . m.l. 1494 —
- Strozzetto » . . . . » 1494 —
- Calotta . . . . . . » 1481.50
- Strozzo . . . . . . » 1286.50

Murature:
- Calotta . . . . . m.l. 1386.50
- Piedritti . . . . . » 1192 —

Sul tronco dalla galleria Elicoidale a Limone si continuarono i lavori di scavo presso la trincea e presso il piazzale della stazione di Limone.

Progredirono pure gli scavi delle cave per la formazione dell'argine fra il viadotto di Santa Lucia ed il sottovia al Chm. 1.090.

Le gallerie sono tutte ultimate eccetto quelle di cui si dà l'avanzamento nel seguente quadro:

Gallerie	Scavo				Muratura	
	Avanzata	Calotta	Strozzo	Grande sezione	Calotta	Piedritti
Boglia (m. 1077)	924 —	827 —	565 —	510 —	791 —	505 —
Cresta Marino . (m. 329)	329 —	311 —	311 —	295 —	59.59	104 —
Rocciaia (» 104.80)	104.80	74 —	74 —	74 —	—	—

I NUOVI TITOLI FERROVIARI

per la costruzione delle linee

Eboli-Reggio, Messina-Cerda, Catanzaro-Stretto Veraldi

Pubblichiamo, come di consueto per consimili atti e documenti, il Testo della legge che pattuisce il pagamento, mediante titoli speciali, per gli appalti della costruzione delle linee ferroviarie Eboli-Reggio, Messina-Cerda e dalla Marina di Catanzaro allo Stretto di Veraldi (1).

Il numero **6751** (*serie* 3ª) *della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:*

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato:

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1. — Per provvedere al pagamento delle spese di costruzione delle linee ferroviarie Eboli-Reggio, Messina-Cerda e dalla Marina di Catanzaro allo stretto di Veraldi, ordinate dall'art. 4° della legge 24 luglio 1887, n. 4785, serie 3ª, e dall'art. 4° della legge 20 luglio 1888, n. 5550, serie 3ª, il Governo del Re è autorizzato a creare titoli speciali producenti interesse nella ragione del 5 per cento, soggetto alla ritenuta per imposta di ricchezza mobile, ammortizzabili a cominciare dall'anno 1895, in cinquant'anni, con acquisti al corso, finchè il prezzo dei titoli stessi sia al disotto della pari, e mediante estrazioni a sorte, quando il prezzo dei titoli sia alla pari, o superiore al loro valore nominale.

(1) Ricordiamo che in uno speciale articolo, nel n. 12, a pag. 177, abbiamo pubblicato tre tabelle dei *lavori appaltati e di quelli da appaltare* delle tre ferrovie cui si riferisce la presente legge.

I nuovi titoli speciali saranno emessi a serie.

Dopo dieci anni dalla emissione di ciascuna serie lo Stato potrà anticipare il rimborso di tali titoli.

Il pagamento degli interessi e il rimborso del capitale dei titoli anzidetti saranno fatti dalle casse dello Stato nel Regno.

Art. 2. — Il Ministro del Tesoro potrà commutare nei titoli speciali, di cui al precedente articolo, a parità di valore nominale, i certificati, o buoni provvisori che rappresentino crediti legalmente accertati, e i certificati o buoni, definitivi rilasciati dal Ministero dei Lavori Pubblici agli appaltatori delle anzidette linee ferroviarie, qualora i medesimi ne facciano domanda, accettando così il pagamento del capitale loro credito in cinquant'anni, e l'interesse del 5 per cento gravato dall'imposta sulla ricchezza mobile.

Art. 3. — Per gli appalti delle suddette linee ferroviarie, che saranno fatti dopo la promulgazione della presente legge, sarà pattuito il pagamento mediante i titoli speciali, di cui all'art. 1°.

Art. 4. — Con Decreti Reali saranno introdotte nei capitoli del bilancio della spesa del Ministero del Tesoro, ed in quelli del bilancio dell'entrata le variazioni conseguenti alle operazioni di cambio, di cui al precedente art. 2, e sarà pubblicato il regolamento relativo alla emissione dei nuovi titoli.

Art. 5. — Non sono applicabili ai titoli speciali istituiti colla presente legge le disposizioni della legge 8 marzo 1874, n. 1834, serie 2ª, sulla conversione dei titoli di debiti pubblici redimibili dello Stato contro rendita di titoli del consolidato 5 per cento.

Art. 6. — Con Decreto Reale sarà provveduto alla esecuzione della presente legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Dato a Roma, addì 30 marzo 1890.

UMBERTO.

GIOLITTI.
G. FINALI.

Visto, *Il Guardasigilli:* ZANARDELLI.

POSTE E TELEGRAFI NEL 1888-89

Dalla Relazione statistica del Ministero.

Dal Ministero delle Poste e dei Telegrafi è stata pubblicata la prima relazione statistica su questi due importatissimi servizi pubblici.

Per le Poste la Relazione comprende i due esercizi amministrativi 1887-88 e 1888-89; per i Telegrafi l'esercizio 1888-89; per le Casse postali di risparmio, invece, la Relazione si riferisce all'anno solare 1888.

Sono, poi, aggiunte — in forma di appendice — alcune riassuntive notizie delle innovazioni introdotte nel secondo semestre 1889.

Da tale Relazione riassumiamo, distintamente per i due servizi delle Poste e dei Telegrafi, quei principali dati statistici che possono meglio interessare i nostri lettori.

I. — POSTE.

1. *Statistica complessiva delle corrispondenze impostate.* — La Posta nel 1888-89 trasmise al loro destino 381,153,708 corrispondenze, impostate sia negli uffici interni che in quelli da noi stabiliti all'estero. Nel precedente esercizio se ne erano impostate 20,794,077 di meno.

All'aumento nel 1888-89 concorsero le lettere ordinarie affrancate, le lettere raccomandate, le cartoline, i pieghi di carte manoscritte, le stampe non periodiche e le corrispondenze in esenzione di tassa. Queste, negli esercizi 1887-88 e 1888-89, ammontarono rispettivamente a numero 37,184,979 e numero 39,110,351.

Anche nel servizio delle corrispondenze internazionali fu computato un aumento.

Una piccola diminuzione si è, invece, riscontrata nelle lettere non francate e nelle assicurate. Diminuirono di 3,896,563 le stampe periodiche; alla quale diminuzione devesi però contrapporre un aumento di 14,265,777 nelle non periodiche, per cui nelle stampe in genere vi fu un aumento.

2. *Stabilimenti postali nel Regno.* — Al 30 giugno 1887 gli stabilimenti postali esistenti in tutto il Regno, cioè: Direzioni, Ufizi di 1ª e 2ª classe e Collettorie di 1ª classe, ascendevano al numero di 5081. Al 30 giugno 1888 ascendevano a 5251. Ed al 30 giugno 1889 ascendevano a 5316, con un aumento di 235 stabilimenti.

Alla fine dell'esercizio 1886-87 gli agenti rurali (esclusi i collettori di 1ª classe) ascendevano a 6150. Al 30 giugno 1888, ascendevano a 6267 ed al giugno 1889 a 6342; e, per conseguenza, con un aumento di 192.

Vi erano in tutto il Regno, alla fine dell'esercizio passato, 4811 Comuni provvisti di stabilimenti postali, e 3446 avevano il solo servizio rurale.

Per numero di stabilimenti postali, ha il primo posto la Lombardia che ne contava 755; l'Umbria occupa l'ultimo con 112.

3. *Movimento nei principali uffici postali italiani all'interno ed all'estero.* — Spetta alla provincia di Milano il primato nel lavoro postale, essendovisi impostati, nell'ultimo anno, 68,988,155 oggetti. Viene poi per ordine di estensione di lavoro, la provincia di Roma con 51,517,846 oggetti, e seguono: la provincia di Torino con 28,461,745; quella di Napoli con 21,415,995; quella di Genova con 21,590,968.

Degli uffici postali italiani stabiliti fuori del Regno, quello di Massaua ha il maggior movimento, essendovisi impostati 318,383 oggetti. Se ne impostarono poi: 52,534 a Tunisi; 24,970 a Tripoli; 20,926 alla Goletta; 17,817 ad Assab; e 6949 a Susa.

4. *Modi di trasporto delle corrispondenze postali.* — All'infuori del trasporto delle corrispondenze postali per ferrovia, la giornaliera percorrenza pei trasporti, mediante i procaccia viaggianti pedestremente, a cavallo, in carrozza, in barca o in tramways, ascendeva, sulla fine dell'ultimo esercizio, a km. 94,707; e per questa specie di comunicazioni spendevansi L. 4,142,053.54.

La maggiore percorrenza nei servizi di pedone si ha nella Lombardia, e la minore nell'Umbria.

Nei servizi con cavalcatura, la più forte percorrenza si ha nella Sardegna, seguìta subito dopo dalla Sicilia: il che indica la mancanza di strade carrozzabili e le considerevoli distanze fra un ufficio e l'altro.

La Liguria non ha affatto servizi con cavalcatura; e l'Umbria tiene l'ultimo posto, con soli 15 km. al giorno.

Il primo posto, nei servizi con carrozza, spetta alla Toscana, e l'ultimo alla Liguria.

5. *Frodi al servizio governativo.* — Non mancarono i tentativi per fare il servizio postale in frode alla legge di privativa; e 52 individui furono presi in fallo, per aver cercato di frodare l'erario.

6. *Corrispondenze smarrite, sottratte o non recapitate.* Nel 1888-89, il primo anno del Ministero delle Poste e dei Telegrafi, si smarrirono o furono sottratte 205 lettere raccomandate e 2 assicurate; nel 1887-88, erano state 210. E se considerasi che in ciascuno degli ultimi due anni furono consegnate alla Posta quasi 8 milioni di raccomandate e 10 mila assicurate, conviene dire che gli smarrimenti e le sottrazioni non furono una gran cosa.

Nel corso dell'ultimo esercizio 850,018 oggetti non poterono essere recapitati, perchè i mittenti trascurarono di dare l'esatta indicazione dei destinatarii, o per difetto di francatura, ovvero perchè i destinatarii ricusarono di ricevere lettere od altro. Figurano in quella cifra 20 mila cartoline,

per essere state messe in circolazione senza la parte della risposta. Il nuovo regolamento consente che abbiano corso anche le cartoline doppie senza risposta, gravandole di una sopratassa di 5 centesimi.

7. *Pacchi postali.* — Durante il 1888-89 ne furono impostati 5,568,417 con un aumento di 541,500 sul biennio precedente; quelli recapitati a domicilio, nel 1888-89, furono 1,146,478.

Ecco il confronto tra gli esercizi 1886-87, 1887-88 e 1888-89:

	Impostati	Arrivati
1886-87	5,026,917	5,413,276
1887-88	5,311,148	5,661,957
in più nel 1887-88	284,231	248,671

	Impostati	Arrivati
1887-88	5,311,148	5,661,957
1888-89	5,568,417	5,929,719
in più nel 1888-89	257,269	267,744

Epperò nel biennio una maggiore impostazione di 541,500.

Nel 1888-89 furono trovati 162 pacchi postali guasti ed avariati, mentre nel 1886-87 erano stati 1847.

Come in tutto il movimento postale, anche in quello dei pacchi, la Lombardia precede tutte le altre regioni; dalla sola provincia di Milano spedironsi, nel passato esercizio, 1,009,642 pacchi.

Susseguono: Napoli con 431,185; Roma 395,028; Torino 388,005; Firenze 268,644; Genova 195,435; Palermo 163,743; Bologna 129,378; Novara 108,393.

Le altre provincie spedirono meno di 100,000 pacchi ciascuna.

8. *Vaglia e titoli di credito.* — I vaglia e titoli di credito emessi nell'esercizio decorso, ammontarono a 5,139,103, per L. 529,335,217.50.

Nel servizio della riscossione per conto dei terzi, la Posta fece incassare quasi 1 milione fra gli effetti spediti dall'Italia all'estero, e quelli venuti nel Regno da altri paesi.

9. *Associazioni ai giornali.* — Nelle associazioni ai giornali vi è stato un aumento; essendo state 80,036, cioè 4863 più del precedente anno.

10. *Casse postali di risparmio nell'anno 1888.* — L'istituzione ha messe salde radici ed ha acquistato larga base.

Il numero dei libretti, infatti, aumentò nel corso dell'anno solare 1888, di 183,734 e l'importare dei depositi ascese alla cifra di L. 172,601,007.62.

Si eseguirono, per contro, rimborsi per la somma di L. 156,274,066.58 donde una differenza in più dei depositi di L. 16,326,941.04.

Il credito dei librettisti raggiunse alla fine del 1888 la cospicua somma di L. 264,502,039.30 ripartita su libretti 1,754,574, con un aumento in confronto dell'anno 1887 di L. 24,267,875.42.

In complesso, tutto il movimento degli Uffici del Regno diede un aumento nel numero residuale dei libretti del 12 per 100, mentre nel 1887 l'aumento era stato del 13. Tale diminuzione, però, si spiega agevolmente: poichè è naturale che crescendo ogni anno il fondo dei libretti, col quale si istituisce il confronto, debba diminuire la percentuale.

Parzialmente, l'aumento massimo si ebbe nella Sardegna (20 0|0) e ciò per cause tutt'altro che liete, essendo nota la triste fine che fecero colà alcuni istituti di credito, per il che affluirono alle casse postali delle somme che prima avrebbero trovato rifugio nei detti istituti. Vengono in seguito la Liguria, il Veneto e le Calabrie (14 0|0). Il minimo si ebbe nelle Puglie (5 0|0) a motivo della crisi che colpì quella regione. Ad ogni modo in veruna provincia si ebbe diminuzione.

Il servizio della conversione di vincite al lotto in depositi di risparmio ci presenta un piccolo aumento, giacchè mentre nel 1887 le vincite sottoposte a questa benefica trasformazione furono 615 per L. 90,566.50, nel 1888 ascesero invece a 810 per L. 106,187.55.

La raccolta dei piccoli risparmi nelle scuole diede risultati sufficientemente soddisfacenti, giacchè vi fu un aumento così nel numero dei raccoglitori e degli alunni depositanti, come nell'ammontare delle somme depositate. Nel numero dei depositi vi fu invece diminuzione

Un discreto aumento devesi segnalare nei depositi mediante francobolli, i quali ascesero a N. 422,309 per la somma di L. 422,318.30 contro numero 382,821 per lire 382,824.50 nel 1887.

11. *Prodotti postali.* — Tutto sommato, l'entrata postale fu nel passato esercizio 1888-89 di L. 44,072,875; superiore, perciò, di L. 512,468.34 a quella dell'esercizio anteriore.

Riassumeremo in altro numero quella parte della Relazione che tratta del Servizio dei Telegrafi nell'esercizio 1888 89.

LE FERROVIE SVIZZERE NEL 1888

(Appunti Statistici)

(Continuazione (*). — Vedi n. 7 e 10).

34. — *Specificazione del prodotto del trasporto dei viaggiatori.*

Per corsa:

		Importo	Per cento
Semplice corsa	L.	15,343,698	49.26
Andata e ritorno	»	11,410,890	36.64
A prezzo ridotto	»	4,392,447	14.10
Totali	L.	31,147,035	100 —

Per classi:

		Importo	Per cento
1ª classe	L.	3,240,231	10.40
2ª »	»	10,581,881	33.98
3ª »	»	17,324,923	55.62
Totali	L.	31,147,035	100 —

L'importo totale di L. 31,147,035 rappresenta: L. 10,426 per chilometro di linea; L. 2.31 per chilometro di treno; centesimi 27.32 per chilometro d'asse; L. 1.15 per viaggiatore; centesimi 5.38 per viaggiatore-chilometro; il 40.05 per cento del prodotto totale dei trasporti.

35. — *Specificazione del prodotto del trasporto dei bagagli, degli animali e delle merci.*

Per i bagagli l'importo totale è di L. 2,551,849, ossia: il 5.47 0|0; L. 23.98 per tonnellata; centesimi 60.41 per tonnellata-chilometro.

Per gli animali l'importo totale è di L. 1,571,379, ossia: il 3.37 0|0; L. 1.16 per capo; centesimi 26.35 per tonnellata-chilometro.

Per le merci l'importo totale è di L. 42,501,145, ossia: il 91.16 0|0; L. 4.93 per tonnellata; centesimi 8.32 per tonnellata-chilometro.

L'importo complessivo, poi, delle tre categorie in lire 46,624,373 rappresenta: L. 15,608 per chilometro di linea; L. 2.88 per chilometro di treno; centesimi 15.43 per chilometro d'asse; centesimi 8.95 per tonnellata-chilometro; il 59.95 0|0 del prodotto totale dei trasporti.

36. — *Riassunto e specificazione dei prodotti dell'esercizio.*

	Importo				
	Totale	per chilom. di linea	per chilom. di percorso utile	per chilom. d'asse	per cento dei prodotti
	(lire)	(lire)	(lire)	(centesimi)	0|0
Trasporti	77,771,408	26,034	4.46	18.68	94.52
Diversi	4,512,069	1,510	0,26	1,09	5.48
Totali	82,283,477	27,544	4.72	19.77	100 —

(*) II. — Notizie statistiche diverse sulle ferrovie a trazione di locomotive.

37. — *Specificazione delle spese d'esercizio.*

	Importo (Lire)	Per cento	Per chilometro di linea (Lire)	percorso utile (Lire)	asse (Cent.)	0/0 delle spese reali d'esercizio
A) **Amministrazione generale:**						
Personale	2,001,829	82.70	—	—	—	—
Spese diverse	418,723	17.30	—	—	—	—
Totale	2,420,552	100.00	810	0.14	0.58	6.32
B) **Manutenzione e sorveglianza:**						
Personale	3,025,985	28.60	—	—	—	—
Manutenzione e rinnovamento	7,290,977	68.92	—	—	—	—
Spese diverse	261,853	2.48	—	—	—	—
Totale	10,578.815	100.00	3,541	0.61	2.54	27.62
C) **Spedizione e movimento:**						
Personale	10,294,563	88.42	—	—	—	—
Spese diverse	1,348,906	11.58	—	—	—	—
Totale	11,643.469	100.00	3,897	0.67	2.80	30.39
D) **Trazione e materiale:**						
Personale	4,158,233	30.43	—	—	—	—
Materia per materiale mobile	4,877,848	35.70	—	—	—	—
Manutenzione e rinnovamento materiale mobile	4,505,955	32.98	—	—	—	—
Spese diverse	121,154	0.89	—	—	—	—
Totale	13,663,190	100.00	4,574	0.78	3.28	35.67

38. — *Riassunto delle spese reali e delle spese diverse d'esercizio.*

Spese reali. — Importo totale L. 38,306,026, ossia: L. 12,823 per chilometro di linea; L. 2.36 per chilom. di treno; L. 2.20 per chilom. di percorso utile; centes. 9.20 per chilometro d'asse; e colla percentuale di 87.36 sulla somma totale delle spese e di 49.25 sul prodotto totale dei trasporti.

Spese diverse. — Importo totale Lire 5,544,857, ossia L. 1,856 per chilom. di linea e colla percentuale del 12.64 sulla somma totale delle spese.

Riassunto spese reali e spese diverse. — Importo totale L. 43,850,883, ossia L. 14,679 per chilometro di linea; L. 2.51 per chilom. di percorso utile; centesimi 10.54 per chilom. d'asse; e colla percentuale del 53.29 sulla somma complessiva dei prodotti.

39. — *Eccedenza del prodotto dei trasporti sulle spese reali d'esercizio.*

Essendo l'importo totale del prodotto dei trasporti di L. 77,771,408 e l'importo totale delle spese reali d'esercizio di L. 38,306,026, l'eccedenza del primo sulle seconde è di L. 39,465,382, ossia: L. 13,211 per chilom. di linea; L. 2.44 per chilom. di treno; L. 2.26 per chilom. di percorso utile; centesimi 9.48 per chilom. di asse; colla percentuale del 50.75 sulla somma complessiva del prodotto dei trasporti.

40. — *Importo totale dei prodotti e delle spese ed eccedenza dei primi sulle seconde per le singole ferrovie.*

FERROVIE	IMPORTO TOTALE dei Prodotti	IMPORTO TOTALE delle Spese	ECCEDENZA DEL TOTALE DEI PRODOTTI SUL TOTALE DELLE SPESE — Complessiva	Per chilometro di linea	Per chilometro di treno	Per chilometro di percorso utile	Per chilometro di asse	Percento del totale dei prodotti
	Lire.						Centesimi	0/0
Centralbahn	13,249,428	6,496,300	6,753,128	20,652	2.99	2.78	10.35	50.97
Aargauische Südbahn	1,349.837	909,146	440,691	7,598	1.42	1.37	4.41	32.65
Wohlen-Bremgarten	26,576	39,236	— 12,660	— 1,582	— 0.68	— 0.68	— 11.30	— 47.64
Gotthardbahn	12,054,777	6,028,145	6,026,632	22,656	2.97	2.51	10.05	50.00
Jura-Bern-Luzern-Bahn	8,293,200	4,904,748	3,388,452	10,723	1.86	1.75	8.34	40.86
Brünigbahn	401,643	213,957	187,686	7,507	2.26	2.26	18.76	46.73
Bern-Luzern-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—
Bödelibahn	179,946	104,260	75,686	8,409	2.47	2.47	20.28	42.06
Nordostbahn	15,611,517	7,881,436	7,730,081	13,351	2.73	2.43	9.60	49.52
Zürich-Zug-Luzern	2,165,302	1,039,186	1,126,116	16,808	2.98	2.71	11.95	52.01
Bötzbergbahn	2,592,216	1,624,987	967,229	16,676	2.31	1.90	6.51	37.32
Suisse Occidentale	13,555,417	6,972,587	6,582,830	10,917	2.15	2.13	8.36	48.56
Bulle-Romont	224,717	190,106	34,611	1,822	0.61	0.60	4.30	15.40
Val-de-Travers	110,688	90,010	20,678	1,477	0.29	0.29	4.13	18.68
Pont-Vallorbe	86,453	68,525	17,928	1,494	0.59	0.59	11.00	20.74
Vereinigte Schweizerbahnen	8,313,971	4,412,202	3,901,769	14,035	2.72	2.63	9.60	46.93
Toggenburgenbahn	286,565	186,647	99,918	3,997	1.21	1.16	7.09	34.87
Wald-Rüti	66,523	79,159	— 12,636	— 1,805	— 0.37	— 0.35	— 4.39	— 19.00
Rappersweil-Pfäffikon	21,986	30,902	— 8,916	— 2,229	— 0.68	— 0.68	— 9.02	— 40.55
Emmenthalbahn	480,426	289,331	191,095	4,444	1.36	1.35	10.19	39.78
Jura Neuchâtelois	755,927	595,956	159,971	3,999	1.03	0.95	7.09	21.16
Seethalbahn	242,546	175,590	66,956	1,456	0.41	0.40	5.55	27.61
Tössthalbahn	340,672	277,686	62,986	1,575	0.44	0.44	4.36	18.49
Wädensweil-Einsiedeln	262,306	130,149	132,157	7,774	2.41	2.41	30.62	50.38
Appenzellerbahn	279,847	222,019	57,828	2,224	0.52	0.51	4.63	20.66
Arth-Rigibahn	220,535	128,254	92,281	7,691	3.35	3.35	144.08	41.84
Birsigthalbahn	92,030	62,616	29,414	3,544	0.44	0.44	4.17	31.96
Frauenfeld-Wyl	86,271	63,595	22,676	1,260	0.32	0.32	4.34	26.28
Genève-Veyrier	75,246	45,333	29,913	4,986	0.52	0.52	16.83	39.75
Kriens-Luzern-Bahn	40,086	30,231	9,855	3,285	0.30	0.30	5.00	24.58
Lausanne-Eschallens	79,262	54,224	25,038	1,669	0.55	0.55	6.59	31.59
Rigibahn	423,931	268,913	155,018	22,145	6.57	6.57	301.67	36.57
Rigi-Scheidegg-Bahn	19,221	23,959	— 4,738	— 677	— 0.62	— 0.62	— 15.75	— 24.65
Rorschach-Heiden	86,037	64,410	21,627	3,090	1.18	1.18	30.38	25.14
Tramelan-Tavannes	54,060	40,895	13,165	1,463	0.39	0.39	6.57	24.35
Uetlibergbahn	90,938	58,453	32,485	3,609	1.18	1.18	36.38	35.72
Waldenburgerbahn	63,374	47,730	15,644	1,117	0.30	0.30	3.30	24.69
Totali	82,283,477	43,850,883	38,432,594	12,865	2.37	2.20	9.23	46.71

41. — *Capitale totale, interessi e dividendi.*

Il capitale totale, ridotto all'anno intiero, è complessivamente di L. 1,047,724,492, produceute tra interessi e dividendi la somma di L. 34,645,991, ossia il 3.307 0|0 del capitale.

La somma complessiva di L. 1,047,724,492 consta per: L. 554,706,116 di imprestiti fruttanti L. 22,090,299, ossia il 3.982 0|0 del capitale; L. 371,730,838 di azioni fruttanti L. 12,555,692, ossia il 3.378 0|0; e L. 121,287,538 di sovvenzioni.

42. — *Stato del personale per l'esercizio.*

Amministrazione generale	N.	827
Manutenzione e sorveglianza delle strade .	»	5,363
Spedizione e movimento	»	6,804
Trazione ed officine	»	4,199
	N.	17,193
ossia il 5.71 per chilometro di linea.		
Servizi accessori	»	214
Totale del personale	N.	17,407

43. — *Casse di soccorso.*

Le istituzioni erano 29; il numero dei membri paganti 15,020; il capitale, in principio dell'anno, ammontava a L. 6,636,165.

Le entrate dell'esercizio ammontarono complessivamente a L. 2,619,207; l'uscita a L. 1,159,428.

Il capitale sociale era, alla fine dell'anno, di L. 8,095,944; il numero dei membri soccorsi fu di 5,847.

44. — *Prospetto generale degli accidenti ferroviari.*

Sviamenti: agli scambi, N. 27; lungo la strada, 20; in totale 47.

Collisioni: nelle stazioni, N. 13; lungo la strada, 6; in totale 19.

Accidenti diversi: toccati a persone, N. 225; altri accidenti, 16; in totale 241.

Complessivamente N. 307.

45. — *Casi di morte o di lesioni corporali.*

		Morti	Feriti
Per sviamenti o collisioni:			
Viaggiatori	N.	—	1
Agenti ferroviari	»	3	9
Altre persone	»	—	—
Per altre cause:			
Viaggiatori	N.	4	5
Agenti ferroviari	»	20	163
Altre persone	»	15	22
In totale	N.	42	200
		242	

ossia:

per i *viaggiatori:* 0.14 morti e 0,22 feriti ogni 1,000,000 di viaggiatori trasportati; e 0.07 morti e 0.10 feriti ogni 10,000,000 di viaggiatori-chilometri;

per gli *agenti ferroviari:* 0.11 morti e 0.83 feriti ogni 100,000 chilometri di locomotiva; e 0.06 morti e 0.41 feriti ogni 1,000,000 di chilometri d'assi;

per le *altre persone:* 0.50 morti e 0.74 feriti ogni 100 chilometri di linea.

Suicidi o tentativi di suicidio: N. 15 morti, 1 ferito; in totale N. 16.

46. — *Percorso complessivo del materiale rotabile delle Società Ferroviarie Svizzere.*

	Locomotive (Chilometri)	Vetture (Chilometri	Carri d'assi)
Sulla propria rete . . .	20,366,171	94,184,369	72,606.759
In altre ferrovie svizzere	202,610	12,491,490	97,358,875
Sulle ferrovie straniere .	193,739	2,994,280	59,832,248
In servizio d'imprese private	—	—	5,487
Totali	20,762,520	109,670,139	229,803,369

47. — *Percorso complessivo del materiale rotabile sulla rete ferroviaria svizzera.*

	Locomotive (Chilometri)	Vetture (Chilometri	Carri d'asse)
Materiale delle Società Svizzere:			
a) sulla rete sociale .	20,366.171	94,184,369	72,606,759
b) su altre ferrovie svizzere	202,610	12,491,490	97,358,875
Materiale di Società straniere	28,825	7,325.506	116,934,032
Materiale di imprese private	—	—	19,646
Totali	20,597,606	114,001,365	286,919,312

(*Continua*).

ASSOCIAZIONE TRAMVIARIA ITALIANA

Ordine del giorno per l'Assemblea Generale in Firenze nei giorni 29 e 30 maggio 1890.

Pubblicando il testo dell'*ordine del giorno* per la prossima Assemblea Generale, vi facciamo seguire alcuni cenni sommari su due principali argomenti che saranno trattati all'assemblea medesima, cioè: *programma di regolamento uniforme per le condizioni d'assunzione in servizio e di promozione dei macchinisti e fuochisti*; e *progetto di regolamento uniforme per i passeggieri.*

* * *

Pregiomi far conoscere alla S. V. Ill.ma che l'*Assemblea Generale dell'Associazione Tramviaria Italiana si terrà a Firenze, nei giorni 29 e 30 del mese di maggio p. v.*

A norma di quanto fu deciso nell'ultima Assemblea (1), tenutasi a Brescia nei giorni 19 e 20 giugno 1889, trovansi all'*ordine del giorno le seguenti questioni:*

A) **Trazione animale.**

1. Utilità di diminuire lo sforzo dei cavalli nel mettere in moto le vetture, adoperando attacchi meccanici, bilancini elastici, molle di scatto, bracci di leva applicati agli assi (Relatore, sig. ing. G. Rigoni).

2. Influenza del clima sulla scelta dei varii elementi che costituiscono le razioni dei cavalli, e la loro proporzione (Relatore, signor ing. Charles).

B) **Trazione meccanica.**

3. Esame dei diversi sistemi di boccole di sospensione per carri e vetture da Tramways a vapore (Relatore, sig. ing. G. Maes).

4. Possibilità di sopprimere il fuochista dalle locomotive sulle linee aventi un reddito minimo ed un servizio poco importante (Relatore, signor ing. Carlo Thonet).

5. Quali sono i vantaggi economici risultanti dall'uso di speciali sistemi di griglie per focolare di locomotive (Relatore, sig. ing. G. Maes).

6. Quali sono i vantaggi economici risultanti dall'applicazione dei varii sistemi di lubrificazione automatica (Relatori, sigg. ing. Rigoni e Ravizza).

7. Regolamento uniforme pei viaggiatori (Relatore sig. ing. G. Kessels).

C) **Questioni d'interesse generale.**

8. Esame dell'articolo 4, lettera *d*, dello Statuto, di stabilire una Cassa pensione o di soccorso, e di applicazione del principio di partecipazione del personale agli utili (Relatore, sig. ing. O. Bignami).

Alle suddette questioni, il Comitato ha deciso di aggiungere le seguenti:

9. Programma di regolamento uniforme per le condizioni d'assunzione in servizio e di promozione dei macchinisti e fuochisti (Relatore, sig. ing. G. Kessels).

10. Esame dell'art. 78 della nuova Legge di P. S., riguardo alla utilità di munire tutti gli operai delle officine del libretto indicante il loro stato di servizio.

Il Segretario Ing. G. Kessels — *Il Presidente* Ing. G. Bianchi.

* * *

In conformità all'incarico (2) ricevuto dall'Assemblea Generale tenutasi a Brescia nel mese di giugno 1889, il Comitato di Presidenza

(1) Vedi i numeri del *Monitore:* 40 e 41 (5 e 12 ottobre) del 1889.

(2) Vedi in proposito l'*Ordine del giorno* votato dall'Assemblea nella seduta del 30 giugno nel n. 42 del 12 ottobre 1889 a pag. 650 (*Oggetto 3°*).

ha lungamente discusso il *progetto di regolamento uniforme per i passeggieri*, di cui al n. 7 del precedente ordine del giorno.

Un esemplare di esso fu trasmesso a tutte le Società costituenti l'Associazione con preghiera di esaminarlo e di ritornarlo colle fattene osservazioni al Comitato di Presidenza affinchè possa essere compilato, se del caso, altro progetto modificato, da discutersi all'Assemblea Generale di Firenze.

Nel Regolamento dei viaggiatori — che conta 21 articoli — è dichiarato che « chi si serve della Tramvia è tenuto all'osservanza delle prescrizioni relative all'uso della medesima e segnatamente alle norme seguenti »:

Queste norme riguardano:

a) le precauzioni da usarsi dai viaggiatori per evitare disgrazie personali e la richiesta ad essi di prestarsi, quali testimoni, in caso di inconvenienti o sinistri per coadiuvare la constatazione dei fatti (articoli 1 e 2);

b) l'ordine sui treni (articoli dal 3 al 7);

c) l'occupazione dei posti per gli oggetti portati dai viaggiatori e pel pagamento dei prezzi di trasporto (articoli dall'8 al 20);

d) le penalità per intimazione di contravvenzione a termine di legge (art. 21).

Nel regolamento predetto non si accenna:

Al prezzo da pagarsi dai ragazzi, nè al divieto di fumare perchè troppo diverse sono le condizioni adottate dalle differenti Amministrazioni e la prima di queste due questioni trova piuttosto il suo posto nel regolamento tariffa;

Ai biglietti di andata e ritorno, perchè l'uso di detti biglietti non si è per anco esteso a tutte le linee e per quelle che li hanno stabiliti, furono sempre fatti appositi avvisi per comunicare al pubblico le norme speciali relative.

*
* *

Il *programma di regolamento uniforme per le condizioni d'assunzione in servizio e di promozione dei macchinisti e fuochisti*, di cui al n. 9 del precedente ordine del giorno, fu ampiamente discusso dal Comitato di Presidenza dell'Associazione; i membri del quale avevano anche creduto opportuno di chiamare alla seduta i rappresentanti delle Società che hanno la loro Direzione vicino a Milano.

Il progetto così concordato fu trasmesso per l'esame a tutte le Società costituenti l'Associazione, con invito di far tenere al Comitato medesimo le loro eventuali osservazioni; affinchè, al caso, possa essere redatto un progetto modificato da presentarsi alla prossima Assemblea Generale.

Nel programma di regolamento si considera:

a) la divisione dei macchinisti e fuochisti per classe a seconda della loro anzianità ed abilità; per ogni classe è stabilita la mercede, oltre le indennità di economia od altre che le Società potranno stabilire;

b) l'accettazione e la promozione dei fuochisti;

c) gli allievi macchinisti;

d) l'accettazione di nuovi macchinisti e la loro promozione;

e) le cauzioni che fuochisti e macchinisti devono depositare presso l'Amministrazione prima della loro entrata in servizio.

Il programma medesimo:

Non stipula nulla per i premi eventuali di economie sul combustibile, di economie sulle materie grasse, di percorrenza ed altri, pel motivo che vi è troppa diversità per potere attualmente consigliare delle norme fisse in proposito. Il Comitato di Presidenza si riserva di chiedere informazioni alle diverse Società per poter studiare tale questione importante;

Non fa menzione neppure delle indennità di pernottazione pel personale della trazione, e ciò pel motivo che riesce difficile stabilire una cifra fissa per tali indennità, visto che l'agente ha da sopportare delle spese ben diverse a seconda delle località cui deve pernottare, ed a seconda delle ore in cui trovasi assente dal suo domicilio ordinario.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale dell'8 aprile (N. 83). — **Legge 30 marzo 1890**, numero **6751** (Serie 3ª), che pattuisce il pagamento mediante titoli speciali per gli appalti di linee ferroviarie. — (Vedi il testo della legge a pag. 226 di questo numero).

Gazzetta Ufficiale del 10 aprile (N. 85). — **Regio Decreto 9 febbraio 1890**, numero **6758** (Serie 3ª), col quale sono estese al Comune di Onano le disposizioni contenute negli articoli 12, 13 e 15 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, per l'esecuzione dei lavori di risanamento, in base al progetto 29 agosto 1889 dell'ing. Filippo Pincellotti ed annessa planimetria, che sarà firmata dal Ministro dell'Interno, ed in conformità al parere 20 novembre 1889 dell'Ufficio degli ingegneri sanitari. I lavori da eseguirsi in seguito alla presente concessione sono dichiarati di pubblica utilità, e dovranno compiersi nel termine di anni due dalla data del R. Decreto.

— **Regio Decreto 6 marzo 1890**, numero **6759** (Serie 3ª), il quale stabilisce che, con effetto dal 1° aprile 1890, la tassa di assegno dei pacchi postali diretti all'estero è fissata a centesimi 10 ogni 10 lire o frazione di 10 lire, con un minimo di 20 centesimi.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Commissioni. — *Relazioni.* — Al *preventivo 1890-91 pel Ministero delle Poste e Telegrafi* (1) la Giunta generale del Bilancio (2) non ha portato alcuna variazione, rimanendo così la cifra complessiva della spesa in lire 54,281,523.48; che non presenta notevoli variazioni in confronto dell'esercizio corrente, salvo che nei capitoli del personale.

Nelle considerazioni generali che l'on. Del Giudice premette alla sua relazione, distribuita il 7 corrente, riconoscesi che il nuovo Ministero ha dato un fecondo impulso ai servizi postali e telegrafici, e rapportasi alla notevole *relazione statistica* pubblicata dal ministro Lacava (3).

La Giunta generale approva le proposte del Governo per il miglioramento, da molto tempo atteso, nella condizione degli aiutanti postali. Raccomanda poi di tenere in conto anche le domande dei commessi postali.

Parlando dei lavori al palazzo del Ministero delle Poste e Telegrafi, la Commissione del bilancio osserva che concentrando in quei locali varii uffici ora sparsi per la città, si otterrà una economia annua nelle pigioni di L. 57,620, corrispondente ad un capitale di L. 1,152,400.

— — La Commissione per l'esame del progetto circa le *espropriazioni, consorzi e polizia dei lavori per l'esercizio delle miniere, cave e torbiere* (4), ha portato alcune modificazioni alle proposte del Governo.

Approvando le norme per la costituzione dei consorzi, propone alcune aggiunte per regolare anche i consorzi volontari. Ministro e Commissione sono d'accordo nelle norme generali per le espropriazioni.

Il titolo III del progetto, riguardante le ricerche delle miniere, viene interamente soppresso nel controprogetto della Giunta, ritenendo che, se fosse ammesso il diritto di prelazione a favore dei proprietari del suolo, mentre a questi non si procurerebbe alcun vantaggio, sarebbe danneggiata l'industria mineraria in molte provincie, ed in altre si produrrebbe una vera confusione.

Non ci pare affatto inutile il ricordare come quindici progetti, dal primo che presentò nel 1862 G. Pepoli, fino al disegno di legge dell'onorevole Grimaldi, portato alla Camera nel 1887, si succederono l'uno all'altro, avendo comune il destino di rimanere indiscussi. Dopo tanta contrarietà, l'ultimo progetto presentato dall'on. Miceli, e sul quale ha ora riferito l'on. Cadolini, è vicino a giungere in porto.

Interrogazioni, interpellanze e mozioni. — *Statistica dal 26 novembre 1889 a tutto il 29 marzo 1890.* — Lo svolgimento di interrogazioni e di interpellanze, tanto più per quelle rivolte al Ministro dei Lavori Pubblici, come ebbero agio di riconoscere i lettori della nostra « Cronaca Parlamentare », tenne un gran posto nei lavori della Camera dall'inaugurazione della 4ª Sessione della XVI Legislatura (25 novembre 1889) alle vacanze pasquali (29 scorso marzo).

Nelle 71 sedute della Camera furono presentate, complessivamente per tutti i Ministeri, 46 interrogazioni e 78 interpellanze. Ne furono esaurite 67, ritirate 23; rimangono a svolgersi 9 interrogazioni e 25 interpellanze.

Al Ministro dei Lavori Pubblici — quello che più specialmente ci riguarda, ed in rapporto al quale ci occupammo della comunicazione e dello svolgimento delle interrogazioni ed interpellanze d'ordine ed interesse generale — furono presentate 15 interrogazioni e 22 interpellanze; in totale 37 domande, ossia oltre un terzo delle dimande presentate complessivamente ai dieci ministri. Delle 37 furono esaurite 22; 7 furono ritirate; 8 sono da svolgersi.

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 51 del 1889.
(2) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 13.
(3) Vedi lo speciale articolo *Poste e Telegrafi* in questo stesso numero a pag. 227.
(4) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 13.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

L'Ispettore Generale delle Strade Ferrate.

La sera del 7 del corrente mese è partito per Firenze, onde prendere parte quale rappresentante del Ministero dei Lavori Pubblici all'inaugurazione del tronco Firenze-Borgo San Lorenzo, della ferrovia Faenza-Firenze (1) il signor comm. L. R. Meana, Ispettore Generale delle Strade Ferrate.

Sappiamo che l'egregio funzionario starà assente da Roma una settimana.

Prima di partire esso ha incaricato della firma degli atti del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate l'Ispettore superiore signor comm. ing. V. Ottolenghi.

><

Ferrovia Aulla-Lucca.
(Completamento dei progetti definitivi di appalto dei tronchi).

Siamo informati che la Direzione tecnica Governativa per la costruzione della importante ferrovia da Aulla a Lucca sta lavorando attivamente al completamento dei progetti definitivi di appalto dei tronchi in cui trovasi divisa la linea.

Dallo stato attuale dei lavori può desumersi con fondamento che entro il mese di giugno p. v. saranno ultimati i progetti dei tronchi secondo e terzo, compresi il primo fra Ponte a Moriano e Bagni di Lucca, della lunghezza di m. 13,870 ed il secondo fra Bagni di Lucca e Ponte di Campia, dello sviluppo di m. 15,185.

Entro il mese successivo di luglio poi si ritiene che verrà presentato alla approvazione governativa il progetto del nono tronco, compreso fra Aulla e Fivizzano, della lunghezza totale di m. 11,470.

><

Ferrovia Salerno-San Severino.
(Stato dei lavori della galleria delle Fratte).

Diamo la situazione, riferita al 1° del corrente mese, dello scavo e delle murature della galleria delle Fratte, lunga m. 2379, in costruzione lungo il tronco da Fratte a Capezzano nella ferrovia da Salerno a San Severino.

Scavo: avanzata m. 1147.40; calotta m. 1124; strozzo m. 1101.40; piedritti m. 1042.19; regolamento m. 1033.60. — *Muratura:* calotta m. 1060.35; piedritti m. 1033.60; arco rovescio m. 169.35.

L'avanzamento medio giornaliero dello scavo ottenuto nello scaduto mese di marzo, complessivamente da entrambi gli imbocchi, fu di m. 1,32.

I lavori del tronco, esterni alla galleria, sono a buon punto e procedono regolarmente.

><

Stazione di Benevento.
(Piano di massima per l'ampliamento).

Siamo informati che la Società delle Strade Ferrate Meridionali ha recentemente concordato con l'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo un nuovo piano di massima per l'ampliamento della stazione di Benevento, alla quale andrà prossimamente ad innestarsi la nuova linea Avellino-Benevento.

La Società delle Meridionali si occuperà sollecitamente della compilazione del relativo progetto regolare e completo; ha però disposto che venga concretato subito e sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori indispensabili affinchè la stazione di Benevento possa bastare anche in via provvisoria al servizio della linea di Avellino.

(1) Vedi « Notizie ferroviarie italiane » in questo numero.

><

Prossima gara presso la Sicula per carrozze.

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade ferrate della Sicilia entro il mese di maggio p. v. preparerà e presenterà all'approvazione governativa gli elaborati per la gara di 10 carrozze di 3ª classe con ritirata.

><

Amministratore delegato
della Società Ferroviaria Mantova-Modena.

Sappiamo che, in seguito alle volontarie dimissioni dalla carica di Amministratore delegato della Società per la Strada ferrata Mantova-Modena, del sig. cav. avv. Gaspare Prat, il Consiglio di Amministrazione della Società stessa, in sua seduta del 1° del corrente mese, ha nominato ad Amministratore delegato il sig. avv. Alessandro Marangoni.

><

Ferrovia Reggio-Scandiano Sassuolo.
(Parere del Consiglio di Stato sulla convenzione per la costruzione).

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi uno schema di convenzione mediante cui la provincia di Reggio Emilia verrebbe autorizzata a costruire a sezione ordinaria la linea già concessale (a sezione ridotta) da Reggio a Scandiano e Sassuolo; ed il Governo concorrerebbe nella maggiore spesa all'uopo occorrente, che è preventivata di L. 3,640,000, con un contributo fisso ed invariabile di L. 586,494.23.

><

Per il ritiro e lo scarico delle merci a P. V.
in stazioni della Mediterranea.

Dal giorno 14 corrente aprile sono abrogati, per le stazioni di *Alessandria*, *Milano (Porta Garibaldi)*, *Milano (Porta Ticinese)*, *Novi* e *Savona*, i provvedimenti adottati con avviso 30 settembre dello scorso anno relativamente al termine utile pel ritiro e lo scarico delle merci a piccola velocità e l'aumento dei diritti di deposito e di sosta.

Tenuto conto delle revoche già fatte con precedenti manifesti, le disposizioni, di cui nel suindicato avviso 30 settembre 1889, rimangono ferme per le stazioni di *Genova Principe (ex-Magazzini Generali)*, *Sampierdarena* e *Santa Limbania*.

Per le stazioni di *Torino (Porta Nuova)*, *Torino (Porta Susa)*, *Torino (Succursale)*, *Sestri Ponente*, *Voltri* e *Genova (Piazza Brignole)*, restano inalterati i provvedimenti già in vigore, come da apposite precedenti notificazioni.

><

Stazione di Albenga.
(Provvedimenti per il servizio merci).

Siamo informati che la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per togliere ogni ragione ai lagni del commercio di Albenga, ha destinati altri agenti in sussidio di quelli assegnati stabilmente a quella stazione ferroviaria. — I detti agenti rimarranno colà fino a che perdura il maggior lavoro per i trasporti di derrate alimentari.

><

Per il servizio sulla linea Cuneo-Vernante.

Sappiamo che la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto che coll'attivazione dell'orario estivo venga modificato l'attuale

orario dei treni del tronco Cuneo-Vernante nella ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, in guisa da soddisfare alla maggior parte dei reclami sollevati dagl'interessati contro l'orario vigente (1).

><

Istituzione di biglietti in servizio cumulativo colla Navigazione Generale Italiana fra Malta e Napoli.

Siamo informati che la Società delle Ferrovie Sicule, d'accordo colla Navigazione Generale Italiana, è venuta nella determinazione d'istituire un *biglietto circolare* ed *un altro per unica corsa* in servizio cumulativo ferroviario marittimo fra Malta e Napoli, attraversando la Sicilia.

Il biglietto circolare avrà la durata di 60 giorni e l'altro per unica corsa di 15 giorni.

Entrambi i biglietti saranno distribuiti dalle Agenzie della Navigazione di Napoli e Malta, potendo essere il viaggio iniziato tanto nella prima che nella seconda delle località anzidette.

I biglietti di cui è parola, riusciranno certamente vantaggiosi ai viaggiatori, i quali non avranno così l'incomodo di doversi provvedere di biglietto ad ogni parziale percorso eseguito coll'itinerario seguente;

Col biglietto circolare in partenza da Napoli, dopo la traversata marittima, i viaggiatori toccheranno le stazioni di Messina, Catania e Siracusa, e ritornando da Malta toccheranno le stazioni di Siracusa, Catania, Caltanissetta, Girgenti, Porto Empedocle e Palermo. Importo: 1ª classe L. 213.45; 2ª classe lire 143.55.

Col biglietto per unica corsa in partenza da Napoli o da Malta, la Sicilia sarà percorsa toccando le stazioni di Siracusa, Catania e Palermo. Importo: 1ª classe L. 111.45; 2ª classe L. 75.40.

><

Per l'industria nazionale.
(*Istanza dei fabbricanti molle per materiale rotabile ferroviario*).

Ci viene assicurato che due Ditte Nazionali, esercenti l'industria della fabbricazione delle molle per materiale ruotabile ferroviario, hanno presentata istanza al Ministro dei Lavori Pubblici per ottenere di essere trattate alla stessa stregua e con lo stesso principio che regola gli appalti dei costruttori dei carri e dei vagoni, per rispetto alle disposizioni della legge del 27 aprile 1885 di approvazione delle convenzioni ferroviarie, che riguardano le facilitazioni a favore dell'industria nazionale.

A giudizio delle Ditte preindicate un tale scopo si potrebbe ottenere qualora il Ministero ordinasse alle Amministrazioni ferroviarie di fare, come pel passato, appalti speciali per la fornitura delle molle invitando a concorso esclusivamente gl' industriali che di tale lavorazione si occupano, a vece di presentare appalti per materiale mobile che comprendano anche le molle.

><

Biglietti andata-ritorno Verona-Domegliara.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha proposto al R. Ispettorato Generale delle ferrovie l'istituzione di biglietti d'andata e ritorno fra Verona e Domegliara, accordando una riduzione speciale, onde neutralizzare la concorrenza che alla linea Adriatica viene fatta dalla ferrovia Verona-Caprino-Garda.

(1) Vedi « Informazioni » nel n. 14, a pag. 213.

><

Nuovo orario per la navigazione sul Lago Maggiore.

Dal 15 corrente verrà attuato un nuovo orario per la navigazione sul Lago Maggiore. Vi saranno tra i diversi punti otto corse ascendentali ed 8 discendentali, di cui due dirette tanto fra le prime che fra le seconde.

><

Linea Como-Varese-Laveno e Malnate Saronno.
(*Per le tariffe trasporto viaggiatori, bagagli, merci, veicoli, ecc.*)

Con provvedimento dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stato stabilito quanto segue:

« A schiarimento della clausola contenuta nel Ministeriale Decreto 15 dicembre 1889 approvante le tariffe pel trasporto dei viaggiatori, bagagli, merci, veicoli e bestiame sulla linea Como-Varese-Laveno e Malnate-Saronno, la riduzione del 5 per 0|0 in detta clausola prescritto, deve, per quanto riguarda il trasporto dei bagagli, delle merci, dei veicoli e del bestiame, ritenersi applicabile solo alle basi chilometriche di tariffa, escluse le tasse minime, i diritti fissi e le tasse accessorie, ai termini dell'art. 3 della convenzione 3 luglio 1888 modificante l'art. 4 del precedente atto d'appalto 16 novembre 1882 ».

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa essere approvato l'atto di transazione di lite vertente con Ignazio Moschella, Simone Rossetti, Giovanni Sordino, Procopio Altomonti e fratelli Monti per indennità di danni recati alla loro proprietà in causa dei lavori di costruzione del tronco dalla stazione di Reggio di Calabria al Porto.

Il Consiglio medesimo ha dato parere su di una convenzione concordata fra l'Amministrazione governativa e l'Impresa Ceas per accelerare il compimento dei lavori di costruzione del tronco Altavilla-Benevento, nella ferrovia Benevento-Avellino.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possano approvarsi gli atti di collaudo dei lavori di consolidamento delle trincee di Grignasco e Montrigone nel tronco Romagnano-Borgosesia della ferrovia Novara-Varallo, eseguiti dalla Impresa Negri Giuseppe, e che a titolo di transazione di ogni vertenza possa ammettersi la proposta di maggiori compensi fatta dal collaudatore.

><

Il Consiglio infine ha manifestato l'avviso che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possano approvarsi i due progetti seguenti:

a) Progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali per la esecuzione dei lavori di consolidamento presso la stazione di Dogna sulla ferrovia da Udine a Pontebba. La spesa all' uopo preventivata ammonta a L. 112,800;

b) Progetto presentato dalla Società esercente le Strade ferrate della Rete Mediterranea, per provvedere ai lavori necessari all'impianto di una condottura d'acqua potabile per il rifornitore della stazione di Ferrandina nella linea da Napoli a Metaponto. La spesa totale preventivata per la esecuzione dei lavori suindicati ammonta a L. 44,000.

><

Tariffe.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha fatto domanda al R. Ispettorato Generale delle ferrovie per essere autorizzata a concedere alla Ditta Pautanella di Roma, pei trasporti di cereali, legumi secchi, farine, crusca e cruschello, effettuati a vagone completo col carico di almeno otto tonnellate, fra le località di Roma-Termini, Capua, Napoli e stazioni mediterranee intermedie fra queste due ultime, i seguenti prezzi:

L. 0.0459 per tonnellata-chilometro per almeno 3000 tonnellate;

L. 0.0408 per tonnellata-chilometro per almeno 4000 tonnellate;

coll'aggiunta in ambo i casi del diritto fisso di L. 0.204 per tonnellata, carico e scarico a cura e spese delle parti.

><

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio venne disposto quanto segue:

« La intestazione della tariffa speciale, N. 11, P. V. — *Mercerie, chincaglierie, profumerie ed oggetti diversi* — è sostituita dalla seguente: — *Mobili, masserizie e merci diverse* ».

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Tipi di materiale mobile e composizione dei treni nella tramvia a vapore Bologna-Imola;
2. Domanda della Società Anonima dei Tramways Interprovinciali di percorrere coi treni a trazione meccanica il tratto di tramvia a cavalli dalla Barriera di Porta Romana allo stabilimento Binda in Milano.
3. Progetto d'appalto del tronco Fantino-Crespino nella ferrovia Faenza-Firenze;
4. Progetto di variante presso il Santuario della Madonna della Ripa lungo la ferrovia Cuneo-Saluzzo;
5. Modificazione al tracciato della curva al Casino di Ponte Stura lungo la tramvia Cuneo-Dronero;
6. Domanda Gregori e Crescioli per mantenere alcuni pagliari a distanza ridotta dalla linea Arezzo-Fossato;
7. Domanda della Società delle tramvie interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona per aumento di carrozze nella composizione dei treni;
8. Progetto per la costruzione di un ponte in ferro sul canale Scomenzera nella Laguna Veneta (Venezia).

Un triste annuncio. Dopo lunga e dolorosissima malattia è morto l'ingegnere DAVIDE BANDERALI, Capo del Servizio centrale del Materiale e della Trazione della Compagnia del Nord in Francia.

Egli era italiano d'origine. Attivissimo, di alta capacità tecnica, gentiluomo perfetto, lasciò di sè carissima memoria; e noi lo ricordiamo con compiacenza per la parte da lui avuta nella seconda Sessione del Congresso Internazionale ferroviario a Milano.

CARTOGRAFIA

Strade Ferrate Italiane, Tramvie a vapore e Scali di Navigazione marittima e lacuale al 1° gennaio 1890, per ENRICO GAMBILLO, Applicato presso la Direzione dei Trasporti della Rete Adriatica in Bologna — *Quarta Edizione.*

La prima edizione di questa carta — pubblicata nell'agosto 1888, e della quale abbiamo fatto cenno nelle « Notizie diverse » del n. 31 dello stesso anno — era in un solo foglio. Questa quarta edizione è invece in quattro fogli; essa offre perciò una superficie quasi quadrupla alla gran Carta delle comunicazioni ferroviarie, marittime e lacuali, alle speciali carte locali ed alle tabelle statistiche e sinottiche, che molto opportunamente riassumono in distinti quadri e completano ad un tempo le nozioni della grande Carta stessa.

Quanto abbiamo detto nel 1888 circa la chiarezza e la precisione del lavoro cartografico e circa la somma pratica utilità delle indicazioni e nozioni contenute nelle tabelle e nelle speciali carte locali, dobbiamo maggiormente ripeterlo ora.

E perchè di questa pratica utilità possano farsi un preciso concetto i nostri lettori — premessa una breve esposizione del lavoro cartografico — riassumeremo, partitamente per le tabelle e per le carte locali, il titolo loro.

La gran *Carta delle Strade Ferrate Italiane, delle Tramvie a vapore e degli Scali di navigazione marittima e lacuale al 1° gennaio 1890*, nella quale sono segnati i fiumi ed i principali corsi d'acqua, rappresenta:

a) Con diversi colori: le linee appartenenti alle Reti Adriatica, Mediterranea, Sicula e Sarda; le ferrovie diverse e le tramvie a vapore;

b) Con speciali segni convenzionali: per le Reti Adriatica e Mediterranea le linee in esercizio a binario semplice e quelle a doppio binario; le linee in costruzione, le linee in progetto, le linee in costruzione ed in progetto — per la Rete Sicula le linee in esercizio e quelle in progetto e in costruzione — per la Rete Sarda le linee in esercizio della rete principale, le linee in esercizio e quelle in costruzione e in progetto della rete complementare — per le Ferrovie diverse le linee in esercizio a sezione normale, quelle in esercizio a sezione ridotta e le linee in costruzione ed in progetto — per le Tramvie a vapore le linee in esercizio e quelle in costruzione ed in progetto;

c) Con speciali segni convenzionali le ferrovie allo studio per conto dello Stato e quelle per conto di Corpi morali, Società e privati;

d) Con diversi colori o speciali segni convenzionali: le stazioni capolinea e di allacciamento delle tre grandi Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula e quelle comuni alle due prime Reti - le stazioni capolinea e di allacciamento delle Ferrovie diverse e delle Tramvie a vapore;

e) Le Città e Comuni non toccati da mezzi di comunicazione a vapore;

f) I porti nei quali i piroscafi della Società per la Navigazione Generale Italiana fanno scalo.

Le speciali *carte locali* rappresentano:

1. Le Strade Ferrate italiane ripartite negli undici Circoli di ispezione governativa sedenti a Roma, Firenze, Milano, Torino, Verona, Bologna, Ancona, Foggia, Napoli, Palermo e Cagliari;
2. Le Ferrovie diverse e le Tramvie a vapore del Piemonte;
3. Le Ferrovie diverse e le Tramvie a vapore al nord di Milano;
4. Le Tramvie a vapore dell'Alta Toscana;
5. Le Ferrovie diverse e le Tramvie a vapore della provincia di Roma;
6. Le Ferrovie diverse e le Tramvie a vapore della Provincia di Napoli;
7. La ferrovia Verona-Caprino e gli scali del lago di Garda;
8. Gli scali del Lago d'Iseo;
9. Diciotto piccoli schizzi d'allacciamenti, raccordi, e di ferrovie di cintura a: Bologna, Brindisi, Camnago-Seregno, Como, Chiusi, Firenze, Livorno, Mestre-Venezia, Monza, Milano, Napoli, Padova, Pavia, Piacenza, Pisa, Roma, Sampierdarena-Genova, Taranto.

Le *tabelle* comprendono:

1. Le linee delle Strade Ferrate italiane e delle Tramvie a vapore in esercizio, in costruzione, in progetto ed allo studio; divise in Reti (Adriatica, Mediterranea, Sicula e Sarda), in Ferrovie diverse (a sezione normale e sezione ridotta) ed in Tramvie, con le rispettive lunghezze in chilometri. — Dal riassunto ricavasi che nel Regno d'Italia i chilometri di ferrovia al 1° gennaio 1890 erano 16,643, dei quali 13,040 in esercizio e 3,603 da costruire; oltre 2,308 chilometri di tramvie a vapore in esercizio. Complessivamente, dunque, eranvi 18,951 chilometri di ferrovia, dei quali 15,348 in esercizio e 3,603 da costruire. La Rete Adriatica vi contava 6,075 chilometri in totale, cioè 5,107 in esercizio e 968 da costruire; la Rete Mediterranea 6,033 in totale, cioè 4,744 in esercizio e 1,289 da costruire;

2. Elenco alfabetico delle stazioni delle Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula, colla indicazione della Rete e delle linee cui appartengono e dei trasporti ai quali sono abilitate quelle aperte all'esercizio;

3. Tavola delle distanze chilometriche, per la via più breve, fra le principali stazioni di allacciamento delle due Reti Adriatica e Mediterranea;

4. Elenco delle stazioni capolinea e di allacciamento comuni alle Reti Adriatica e Mediterranea;

5. Agenzie di trasporti a domicilio con corrispondenza per località oltre le stazioni ferroviarie;

6. Dogane e sezioni di dogane aventi sede nelle stazioni, con indicazione dell'ordine e della classe degli uffici doganali;

7. Stazioni ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna;

8. Stazioni sedi di officine per grandi e per piccole riparazioni;

9. Strade ferrate diverse e Tramvie a vapore ammesse al servizio cumulativo e di corrispondenza colle grandi Reti;

10. Elenco alfabetico delle stazioni delle Strade Ferrate diverse e delle Tramvie a vapore in esercizio, in costruzione, in progetto ed allo studio, coll'indicazione della linea cui appartengono;

11. Linee percorse dai piroscafi della Navigazione Generale Italiana, distinte in corse quindicinali, settimanali, bisettimanali, e giornaliere;

12. Linee della navigazione lacuale;

13. Scali della navigazione marittima e lacuale, coll'indicazione della linea;

14. Navigabilità dei fiumi d'Italia, coll'indicazione, per ciascuno, della lunghezza chilometrica del corso navigabile e dei rispettivi punti estremi.

***

Il Porto di Genova, scala di 1:8000. — Studio eseguito dalla SCUOLA SUPERIORE D'APPLICAZIONE PER GLI STUDI COMMERCIALI per incarico della *R. Camera di Commercio ed Arti di Genova.*

In questa Carta, con diversi segni convenzionali, sono specialmente rappresentati: le ferrovie in esercizio e le ferrovie progettate, i lavori progettati, i magazzini e gli accumulatori.

La Carta contiene poi un prospetto dei principali dati concernenti il Porto, quali: l'area o specchio d'acqua; la superficie delle calate nel 1892; la lunghezza dei binari; il numero delle grue, ecc., ecc. Di questi dati facciamo speciale cenno nelle « Notizie diverse » di questo numero.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Faenza-Firenze. — *Inaugurazione del tronco Firenze-Borgo San Lorenzo.* — La festa inaugurale fu compiuta l'8 corrente secondo il programma da noi accennato nel precedente numero.

Il senatore Finali, Ministro dei Lavori Pubblici, non intervenne per ragione di salute, e fecesi rappresentare dal comm. Ripa di Meana, Ispettore Generale delle Strade Ferrate. Intervennero il Prefetto e il Sindaco di Firenze, il comm. Borgnini, Direttore generale della Rete Adriatica, Senatori e Deputati, Sindaci e Consiglieri comunali, Consiglieri provinciali ed Autorità locali, funzionari delle Amministrazioni ferroviarie governative e sociali.

Al banchetto, nella stazione di Borgo San Lorenzo, il comm. Ripa di Meana — riportiamo dalla *Nazione* — salutò gli intervenuti alla festa e la Valle di Mugello a nome del Ministro Finali e disse che entro due anni sarà finita la linea che deve unire la gentile Toscana alla forte Romagna. Quanto alla linea di allacciamento Borgo San Lorenzo Pontassieve disse che il Governo seconderà con amore l'opera del Consorzio costituitosi per la costruzione di quel tronco.

Ferrovia Varese-Porto Ceresio. — *Assemblea del Comitato promotore per la costituzione d'una Società per azioni, costruttrice della linea.* — La preannunciata Assemblea (1) ebbe luogo a Varese il 31 scorso marzo.

Il Comitato Esecutivo, in una accurata Relazione in cui rendeva conto dei lavori finora compiuti dal Comitato medesimo, propose il seguente Ordine del giorno:

1. Il Comitato resta autorizzato a costituire una Società anonima per azioni, per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Varese a Porto Ceresio;

2. Di conseguenza il Comitato resta autorizzato:

a) ad aggregarsi persone competenti in linea finanziaria per organizzare la parte economica della operazione e specialmente per promuovere i sussidi dai Comuni, dalla Provincia e dallo Stato, e per sistemare il servizio delle azioni e delle obbligazioni;

b) ad aggregarsi persone competenti in linea tecnica per predisporre gli studi occorrenti, nonchè per formulare i progetti per gli appalti e sorvegliare la esecuzione dell'opera;

c) ad aggregarsi una Commissione locale, incaricata di agevolare, assicurare e compire le espropriazioni occorrenti per la linea di cui trattasi;

d) a far compilare un progetto, se del caso, procurando i fondi necessari dai Comuni, dai proprietari e dai sodalizi interessati.

Dopo un'assai animata discussione, che si aggirò specialmente sulla differenza di circa 4,000,000 di lire fra i preventivi dei due progetti finora studiati — quello della Società Bianchi, Finzi e C., che chiedeva un sussidio di L. 6000 al km. per 70 anni, calcolandosi la lunghezza della linea in 14 chilometri, e quello della Società Nord-Milano, che chiedeva un sussidio di L. 4000 al km. per 30 anni — l'Assemblea approvò all'unanimità il precitato ordine del giorno.

Tramvia a vapore Padova-Piove. — *Stato dei lavori.* — Fra giorni comincierà la posa del binario della tramvia Padova-Piove, di cui è costruttrice ed esercente la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche. La Società affretta quanto può i lavori; ad ogni modo prevedesi che prima della fine del prossimo giugno la linea potrà essere aperta all'esercizio.

Tramvie a cavalli nell'interno di Firenze. — *Proposta di percorso.* — La Commissione de' lavori ha già terminato gli studi intorno al Capitolato per la concessione delle tramvie a cavalli nell'interno di Firenze.

La proposta del Capitolato deve ora formar oggetto di studio per la Commissione legale, e quindi sarà presentata al Consiglio.

Le linee proposte sono sei, che dalla periferia fanno tutte capo a Piazza del Duomo fino al Sasso di Dante, cioè: dalla barriera delle Cure, dalla barriera San Niccolò, dalla stazione di Santa Maria Novella, dalla Porta al Prato, dalla Piazza Beccaria e dalla Fortezza.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Per l'unità tecnica in affari ferroviari.* — Per deliberazione del Consiglio Federale in data 25 scorso marzo e ad esecuzione del § 1, art. 2 del protocollo finale della Conferenza bernese per l'unità tecnica in affari ferroviari del 15 maggio 1886, furono diramati ai Governi degli Stati che hanno fatto adesione a questa Convenzione, un certo numero di tabelle contenenti delle indicazioni sullo scartamento massimale degli assali dei vagoni ammessi sulle ferrovie tedesche, austriache, ungheresi, francesi, italiane, rumene, serbe e svizzere.

Ferrovie Americane. — *La grande linea panamericana.* — Al progetto di questa grande ferrovia che dovrà collegare il nord, il centro ed il sud dell'America, abbiamo già accennato in questa stessa rubrica del n. 10.

La Relazione della speciale Commissione ferroviaria del Congresso panamericano di Washington — lo abbiamo già annunciato nel precitato numero — fu approvata all'unanimità dal Congresso medesimo.

La Relazione propone di costrurre una ferrovia intercontinentale per collegare la rete degli Stati Uniti del Nord con quella della Repubblica Argentina.

(1) Vedi n. 13.

Trattasi ora di nominare una Commissione internazionale (dei diversi Paesi dell'America), che dovrebbe essere composta di tre Ingegneri di ciascun Paese, con sede a Washington. Di là essa assumerebbe la direzione degli studi topografici, geografici e mineralogici della strada che dal Messico farebbe capo al confine nord della Repubblica Argentina.

Le spese di questi studi sarebbero fatte dagli Stati interessativi in ragione di 5,000 lire ogni milione d'abitanti. Calcolasi che queste spese ammonteranno a L. 750,000.

Tutto il materiale occorrente alla costruzione della ferrovia sarebbe esente da ogni diritto di dogana o di dazio.

Aggiungesi che il Presidente della Repubblica degli Stati Uniti del Nord, e specialmente il Segretario di Stato per gli Affari esteri, signor Blaine, siano caldi fautori del progetto in questione.

Notizie Diverse

Porto di Genova. — *Alcuni dati principali concernenti il porto.* — Da una carta topografica del porto di Genova 1 : 8000, redatta per incarico di quella Camera di Commercio (1), rileviamo che:

L'*area del porto* (specchio d'acqua, escluso quello occupato dai bacini) al 1° gennaio del corrente anno era complessivamente di ettari 210.4: dei quali 104.5 nell'avamporto e 104.9 nel porto interno.

La *superficie delle calate* nel 1892 sarà di m. q. 592,861; lo *sviluppo lineare delle calate utilizzabili per operazioni di commercio* sarà, alla stessa data, di metri 9,581; lo *sviluppo delle calate per semplice approdo* m. 1,630.

La *lunghezza totale delle tre sezioni di ferrovia a doppio binario*, dipendenti dalle tre stazioni marittime, sarà di 32 chilometri.

Il *numero delle grue* sarà di 66: delle quali 5 idrauliche fisse, 42 idrauliche mobili, 6 a vapore, 13 a mano.

Il *movimento del porto* nell'anno 1889 fu: di tonnellate 6,598,451 per la stazza totale dei bastimenti entrati ed usciti; di tonnellate 4,102,523 per quantità di merce effettivamente imbarcata e sbarcata (2).

La questione della forza motrice per Torino. — *Deliberazione del Consiglio Comunale nella seduta dell'11 corrente.* — La questione per dotare di forza motrice, ad uso industriale, la città di Torino è sempre viva e vivamente dibattuta. Delle deliberazioni prese in proposito dal Consiglio Comunale nella seduta del 1° maggio 1889 abbiamo fatto ampio cenno in uno speciale articolo nel n. 18, del 4 maggio stesso anno, a pag. 280.

Nella corrente settimana la questione ritornò al Consiglio Comunale, a cui furono presentati vari progetti. Nella seduta di ieri, 11 corrente, dopo lunga e vivace discussione, fu approvato il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio Comunale, riconoscendo dalle discussioni seguite che il progetto Soldati di derivazione di due metri cubi d'acqua dal torrente Giandone risponde meglio d'ogni altra proposta alle esigenze della nostra Città, delibera:

« Di non passare per ora alla seconda votazione circa l'impianto idraulico sul Po a Torino;

« Di chiedere al Governo la concessione per la derivazione d'acqua dal torrente Giandone secondo il progetto Soldati;

« Di dare alla Giunta incarico di compilazione del progetto d'esecuzione del canale di derivazione del Giandone, compiendo gli studi intorno alla portata di questo canale; e di portarne i risultati al Consiglio, riferendo poscia sopra la concessione d'un mutuo dalla Cassa depositi e prestiti ».

Ponti smontabili tubolari Henry. — Circa la fine dello scorso marzo, al poligono del genio di Versailles, si procedette agli esperimenti del gran ponte smontabile tubolare in acciaio, lungo metri 50, costrutto secondo i calcoli del tenente colonnello Henry; del quale, tre mesi addietro, eransi già posti in esperimento i ponti da 6 a 33 metri.

La montatura del gran ponte riuscì pienamente, e con una sorprendente rapidità, per opera di 55 zappatori del reggimento ferroviario. Essa fu compiuta in 33 ore; mentre sino ad ora eransi impiegate, usando dei mezzi più perfezionati, da 10 a 14 giorni per gettare un ponte smontabile di 45 a 50 metri.

Gli è appunto mediante questo nuovo sistema, adottato definitivamente per gli eserciti in campagna, che nel luglio dello scorso anno il Genio militare francese ha potuto gettare, in tre giorni, un ponte di 360 metri sul Varo (1).

Telefono in Francia. — *Servizio per mezzo di commissionari.* — Nel n. 8 abbiamo accennato ad importanti modificazioni apportate al servizio telefonico in Francia, ove è privativa del Governo, dal Ministero del Commercio e dell'Industria.

Annunciasi ora che presso lo stesso Ministero sono allo studio altre innovazioni per migliorare il servizio. Tratterebbesi di facilitare le comunicazioni telefoniche, tra abbonati o non, mediante l'impianto di posti telefonici; nei quali le comunicazioni sarebbero raccolte stenograficamente da speciali impiegati e tosto trasmesse verbalmente, o per iscritto, a coloro a cui sono dirette.

Il servizio di trasmissione sarebbe fatto da commissionari telefonisti.

— *Stazione telefonica centrale a Parigi.* — La Commissione consultiva delle Poste e dei Telegrafi ha deliberato definitivamente di costrurre un apposito edificio ad uso della stazione centrale telefonica di Parigi. Esso sorgerà dirimpetto all'edificio delle Poste e sarà a tre piani; in ciascuno dei quali saranno collocati commutatori perfezionati, che diano mezzo di corrispondere con 15,000 o 20,000 abbonati. La spesa dell'edificio è preventivata in L. 10,000,000; calcolasi che esso potrà essere inaugurato nel 1892.

Bruxelles porto di mare. — *Progetto e sua esecuzione.* — È ormai decisa la costruzione d'un porto nella città di Bruxelles.

Il porto comprenderà tre grandi bacini. Una Compagnia inglese, presieduta da lord Brassey e da lord Speffield, è alla testa dell'impresa; l'esecuzione del lavoro sarà affidata ai figli dell'Ingegnere che ha costruito il porto di Forth.

Il canale dell'Escaut sarà scavato in modo da permettere il passaggio a navi di una portata di 1000 tonnellate.

Canale di Suez. — *Movimento 1889.* — Diamo il prospetto del movimento del Canale di Suez durante l'anno 1889, diviso per bandiere:

Bandiere	N. delle navi	Tonnellaggio
Americana	5	1,909
Austro-Ungherese	54	116,568
Belga	2	2,780
Chinese	1	1,008
Danese	1	847
Egiziana	8	4,426
Francese	168	361,813
Giapponese	3	4,064
Inglese	2611	5,352,886
Italiana	103	187,056
Norvegese	48	66,139
Olandese	146	262,460
Ottomana	22	25,916
Portoghese	3	800
Russa	23	34,229
Spagnuola	33	71,719
Tedesca	194	289,268
Totale	3425	6,783,187

(1) Vedi « *Cartografia* » in questo stesso numero.

(2) Per il movimento nel porto nell'anno 1888 confrontato col 1887 vedi « *Resoconto statistico del commercio e della navigazione di Genova* » nei numeri 45 e 47 del 1889.

(1) Vedi « Notizie ferroviarie estere » nel n. 28 del 13 luglio 1889 e « Notizie diverse » nel n. 13 del corrente anno.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 250,000 per delimitare e terminare le zone di proprietà ferroviaria in esecuzione della legge 1° marzo 1886, per il riordinamento dell'imposta fondiaria nel Regno;

L. 26,950 per lavori di difesa a sponda sinistra del torrente Chiese a monte del ponte della ferrovia al km. 97.850 della linea Milano-Bergamo-Peschiera;

L. 6250 per impianto di una stadera a ponte nella stazione di S. Giorgio di Piano della linea Bologna-Padova;

L. 1330 per impianto del servizio merci a grande velocità nella fermata di Ozzano-Taro lungo il tronco Parma-Fornovo della ferrovia Parma-Spezia;

L. 820 per l'esecuzione dei lavori occorrenti per fornire d'acqua potabile la stazione di Senigallia, nella linea da Bologna ad Otranto;

L. 700 per impianto di un apparecchio di controllo a correnti invertite al disco verso Ascoli della stazione di Porto d'Ascoli.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 494,000 per risanamento della massicciata fra le stazioni di Asciano e Rapolano sulla linea Asciano-Montepescali;

L. 234,600 per rifacimento binario fra le progressive 168.000-190.066 e 283.687-290.294 della linea Empoli-Chiusi;

L. 17,550 per consolidamento del tratto di strada detto delle Solatie alla progressiva 225.400 della linea Asciano-Montepescali;

L. 1450 per fornitura e posa in opera di pietrisco pel binario di raddoppio a Rapolano.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per sostituzione della massicciata per un'estesa di m. 38,004 fra le stazioni di Chianciano e Rapolano della linea Empoli-Chiusi. Importo L. 286,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 16 andante.

— Ricevonsi offerte a trattative private per la fornitura di traversi di quercia-rovere (V. pagine *Annunzi*).

SVIZZERA. — *Ferrovia del Gottardo* (Lucerna). — Appalto dei lavori di sottostruttura per il II binario fra il piedritto superiore del viadotto di Travi ed il primo tombino a volta inferiormente alla stazione di Giornico (tratta Lavorgo-Giornico-Bodio). Questi lavori hanno essenzialmente per oggetto l'allargamento della galleria elicoidale di Travi e l'ampliamento della sottostruttura del viadotto di Travi e del ponte sul Ticino superiormente alla stazione di Giornico per circa

21,850 m³ di scavi in galleria,
4,000 » di muratura in malta nella galleria,
1,100 » » » sulla linea aperta.

I disegni (piani), le misure preventive ed il capitolato d'oneri sono ostensibili ai signori aspiranti presso l'ufficio di sezione alla stazione di Giornico, ove potranno ritirare anche i formulari per le offerte. Le offerte devono inoltrarsi alla Direzione in Lucerna, al più tardi per il giorno 19 corrente.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Amatore Giuseppe di Corigliano, i lavori di consolidamento della sede stradale nella trincea fra i km. 4.343 e 5.253 della linea Taranto-Brindisi, col ribasso del 23.06 0|0.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 11 aprile). — Felici Igino, per appalto lavori di costruzione del tronco 2° della linea Roma-Segni;

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova, per appalto lavori di costruzione del tronco 4°, parte 1ª della linea Sparanise-Gaeta; e costruzione delle travate metalliche comprese nelle linee Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta e Rocchetta-Monteverde;

Magni e C. di Vicenza, per fornitura di kg. 150,000 di grasso composto per veicoli per la stagione estiva;

Ciocchetti Pasquale per acquisto fabbricato ad uso dormitorio degli operai addetti alla cava di Santa Severa, sulla linea Roma-Pisa;

Perenno Ippolito e fratelli, di Troffarello, per costruzione del 2° binario fra Magenta e il ponte sul Naviglio, lungo la linea Milano-Torino.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Comune di Torre del Greco (21 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione e basolamento della via Sedivola Cappuccini. Importo L. 43,482.82. Lavori compiuti in 6 mesi. Cauz. provv. L. 2,000. Fatali 1° maggio, ore 12 merid.

Prefettura di Udine (22 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione e difesa di un tratto di strada nazionale Carnica N. 1, nella località detta *Giavat*, corroso dalle piene dell'autunno 1882 per m. 201.28. Importo L. 72,000. Cauz. provv. L. 4,000. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Pesaro (25 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla rettifica del tratto della strada nazionale n. 43, da Bocca Trabaria a Calmazzo, compreso fra l'acquedotto di Montesoffio, alla progressiva 41,950.82, dal lato di Bocca Trabaria, ed il ponticello Canagni, alla progressiva 44,733.32 (metri 2,211.47). Importo L. 88,780. Cauz. provv. L. 4,000. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15. Lavori compiuti in anni due.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Modena (26 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti al rialzo ed ingrosso dell'arginatura destra di Secchia, dal ponte della Motta al passo della Pioppa, in Villa Motta, Comune di Cavezzo (m. 7,323). Importo L. 102,895. Cauz. provv. L. 5,200. Cauz. def. il decimo. Lavori compiuti in giorni 90.

Municipio di Roccasecca (28 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria che dalla provinciale di Sora mena a S. Giovanni Incarico (m. 5,605). Importo L. 45,100. Cauz. provv. L. 2,200. Cauz. def L. 4,500. Fatali a giorni 15,

Genio Militare. — Ancona (29 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione in Solmona di una casermetta a due piani, con ammezzato, per l'acquartieramento definitivo della Brigata d'Artiglieria distaccata in Solmona, nonchè la costruzione di scuderie per cavalli di ufficiali della Brigata stessa, nella località Vicenna dell'Isola. Importo L. 160,000. Cauz. L. 16,500.

Consorzio idraulico della bonifica Pontina (5 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di escavazione di nuovo alveo per isolamento del canale Linea dal fiume Amaseno in tempo di piena ed opere relative. Importo L. 349,803.91. Cauz. il decimo. Fatali 20 maggio, ore 10 ant. Offerte in Roma, Palazzo Ferrajoli, piazza Colonna.

Municipio di Livorno. — CONCORSO per la presentazione di progetti per case operaie. Tempo utile scade col 31 ottobre p. v.

FRANCIA. — *Prefettura della Savoia a Chambéry* (26 aprile, ore 1.30 pom.). — Appalto di lavori sulle strade dipartimentali in sei lotti; di cui uno per travata metallica sul torrente Vinau, per l'importo di L. 9,700 e cauzione in L. 300.

TUNISI. — *Ministero* (22 aprile, ore 10 ant.). — Costruzioni ed ampliamento della residenza francese a Tunisi. Importo L. 408,000. Cauzione L. 15,000.

PORTOGALLO. — *Direzione dei lavori pubblici del distretto di Faro* (8 maggio). — Costruzione d'un ponte metallico sul Carrasqueira. Importo L. 166,650. Cauzione L. 4,160.

— — (10 maggio). — Costruzione di un ponte metallico a Lesirias. Importo L. 77,770. Cauz. L. 1,940.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fabbrica d'Armi — Torre Annunziata — (19 aprile, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di ottone e di rame in filo. Importo L. 2629.80. Consegna a giorni 30. Cauzione L. 263.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (22 aprile, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 75,000 di olio d'oliva di 1ª qualità per macchine a L. 1.20 il Kg. Importo L. 90,000. Cauzione provvisoria L. 9000.

Direzione Artiglieria R. Marina — Spezia — (25 aprile, ore 11 ant.). — Fornitura di ferraccio grigio in pani. Importo L. 24,600.

Direzione delle Costruzioni Navali — Napoli — (26 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Fornitura di Kg. 145,000 d'olio d'oliva di 1ª qualità per macchine. Importo L. 159,500. Cauzione 16,000. Fatali 16 maggio, ore 12 merid.

Direzione delle Costruzioni Navali – Spezia — (28 aprile, ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura di Kg. 300,000 di olio d'oliva di 1ª qualità per macchine, a L. 1.15 il Kg., divisa in 4 lotti. Cauzione L. 8625 per lotto. Fatali 14 maggio, ore 12 merid.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — G. E. Cerroti, di Batum: olio minerale, L. 6000;

Bender e Martiny, di Torino: macchinette di tessuto per pompe, L. 7363.83;

Fratelli Murialdo, Savona: correggie di cuoio, L. 11,980.76;

John Marsall e Sons, di Glascow: tubi di ferro, L. 9650;

C. T. T. Pattison, di Napoli: 4 barche a vapore, L. 71,584,40;

Giacomo Costa, di Genova: Kg. 20,600 di olio d'oliva 1ª qualità, L. 216,222.72.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione di 150 carri L per conto delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Aprile 5	Aprile 12
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 681	687.50
» » Mediterranee	» 550	556.50
» » Sicule	» 560	575
» » Sarde (preferenza)	» 280	285
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 395	370
» » Gottardo	» 815	850
Buoni Ferrovie Meridionali	» 533	532
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 294	294
» » Novara-Seregno	» —	—
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 313	313
» » » 2ª emiss.	» 305	307.50
» » Centrale Toscana	» 520	520
» » Meridionali	» 312.50	312.25
» » Sarde, serie *A.*	» 305.50	305.50
» » » serie *B.*	» 307.50	308.50
» » » 1879	» 306.50	308
» » Pontebba	» 460	460
» » Nord-Milano	» 262.50	262.50
» » Meridionali Austriache	» 323	324
» » Gottardo 4 %	» 102.25	102.50

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

27 aprile. — **Società Anonima di Ferrovie e Tramvie nell'Emilia.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella Sede Sociale in Bologna.

29 aprile. — **Società della Ferrovia Marmifera privata di Carrara.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom., nella Sede Sociale in Firenze.

SOCIETÀ MINERARIE E METALLURGICHE.

14 aprile. — **Società Carbonifera Austro-Italiana.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom., presso la Banca di Torino.

26 aprile. — **Elettrometallurgica.** — Assemblea generale ordinaria, in 2ª convocazione, per le ore 1 1|2 pom., nel locale della Borsa in Torino.

30 aprile. — **Società An. Miniere Comitini.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 merid., presso la Banca Nazionale di Girgenti.

30 aprile. — **Società An. delle miniere di piombo argentifero di Gennamari e d'Ingurtosu.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom., nella Sede Sociale di Parigi.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

26 aprile. — **Società Romana per costruzioni metalliche.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 4 pom., nella Sede Sociale in Roma.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali (*Esercizio della Rete Adriatica*). — XXXVIIIª estrazione dei Buoni in oro fattasi il 1° corrente (Vedi pagine *Annunzi*).

Società Italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna. — La *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 82 del 7 aprile, pubblica l'elenco delle obbligazioni e dei titoli estratti il cui rimborso sarà effettuato dal 1° luglio p. v.

Società An. di Navigazione Italiana " La Veloce ". — Dal 15 corrente sarà pagata la cedola n. 4 in L. 10 a saldo utili esercizio 1889.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

BELGIO. — Fu di grande interesse sul mercato belga l'aggiudicazione dei carboni per lo Stato avutasi l'8 corrente simultaneamente a Liegi e Charleroi. Erano complessivamente 77 lotti; accenneremo nella prossima rivista al risultato definitivo.

FRANCIA. — La produzione non corrispondendo alla entità delle dimande, talune qualità sono introvabili; un contratto di 5000 tonn. di *coke* fu trattato a Durges in base a Fr. 40. Taluni produttori invece, non avendo fiducia nella durata del rialzo dei prezzi, scendono a concessioni; la Compagnia forroviaria del Nord ha stipulato un importante contratto di *tout-venant* a Fr. 14, mentre altri produttori mantenevano fermamente i prezzi da Fr. 17 a 18.

GERMANIA. — Le condizioni del mercato si sono fatte delicate, per causa dell'incertezza sulle pretese e conseguenti prevedibili scioperi della classe operaia, tanto più che in certe cave manifestaronsi già parziali scioperi per dimanda di aumento di mercede. Le spedizioni, del resto, in questi ultimi giorni, furono così numerose che il materiale ferroviario fece difetto ai trasporti. I prezzi, poi, sono molto bene tenuti eccetto che per i *cokes* che quotansi in ribasso.

INGHILTERRA. — Le condizioni del mercato sono assai soddisfacenti; quantunque per certe qualità, specialmente per i carboni di uso domestico, sieno poche le ricerche.

Ferri e ghise.

BELGIO. — Il mercato dei ferri è stazionario, per mancanza specialmente di esportazione.

FRANCIA. — Il fatto principale è costituito dalle ordinazioni del Ministero della Marina di 10 torpediniere di alto mare e di 20 torpediniere di 1ª classe, il cui importo è da prelevarsi sui 58 milioni votati lo scorso anno.

GERMANIA. — Mercato sempre più calmo, sotto l'influenza della debolezza del mercato inglese. D'altra parte vi si preoccupa assai delle importazioni e specialmente delle francesi. La tendenza, intanto, è al ribasso.

INGHILTERRA. — Il ribasso accentuasi sempre più; un contratto di rotaie d'acciaio fu stipulato dalle acciaierie della North Eastern Stal Company a Ls. 5-15. Da una statistica degli alti forni in esercizio al 1° corrente rilevasi che il numero di questi è diminuito di 10; gli alti forni nei diversi distretti erano 828, dei quali 454 in esercizio e 374 no.

— *Middlesbrough.* — Il mercato è fermo; la ghisa Cleveland n. 3 vi è quotata 53 sc.; segnalansi numerosi noli.

Rame.

Per causa delle feste pasquali i mercati dei metalli non furono molto animati.

FRANCIA. — *Parigi.* — Poca diversità dai prezzi della settimana precedente.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato debole dapprima, e poscia un po' più sostenuto. *Chilì*, buon ordinario, a contanti da Ls. 48-5 a 48-76; a tre mesi da Ls. 48-12-6 a 48-15. *Tough* inglese da Ls. 52-10 a 53-10; *Best Selected* da Ls. 55 a 55-10.

Stagno.

FRANCIA. — *Parigi.* — *Banka*, consegna a Parigi o all'Havre, Fr. 247.50; *Billiton*, id., L. 243; *Détroits*, id., 240.

INGHILTERRA. — *Londra.* — *Détroits*, a contanti, da Ls. 90-5 a 90-7-6; a tre mesi, da Ls. 91-2-6 a 91-5. Lingotti inglesi affinati Ls. 96-10; ordinari Ls. 94. Barre Ls. 95-10.

OLANDA. — *Amsterdam.* — Affari attivi e pur tendenza al ribasso. *Banka* da Fior. 54 1/2 a 54 3/4; *Billiton*, da Fior. 54 3/4 a 55.

— *Rotterdam.* — Mercato calmo con tendenza al ribasso. *Banka* da Fior. 54 3/4 a 55; *Billiton* da Fior. 54 3/8 a 54 7/8.

Piombo.

FRANCIA. — *Parigi.* — Ribasso. Provenienze diverse, consegna a Parigi Fr. 33.50; consegna all'Havre Fr. 32.50.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato debole. Piombo straniero da Ls. 12-7-6 a 12-10; piombo inglese da Ls. 12-10 a 12-15.

Zinco.

FRANCIA. — *Parigi.* — Di Slesia, consegna all'Havre, Fr. 58. Altre buone marche, consegna a Parigi, Fr. 58.50; consegna all'Havre, Fr. 58.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Ribasso sui prezzi della settimana precedente. Marche ordinarie da Ls. 20-10 a 20-15; marche speciali da Ls. 20-15 a 20-17-6.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1889-90. — *Dal 21 al 31 Marzo 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4086	4065	+ 21	644	600	+ 44
Media	4072	4037	+ 35	651	576	+ 75
Viaggiatori.	1.309.321 24	1.296.420 50	+ 12.900 74	72.029 42	45.375 08	+ 26.654 34
Bagagli e Cani	77.148 50	77.874 74	— 726 24	3.172 68	1.037 37	+ 2.135 31
Merci a G.V. e P. V. accelerata	303.700 04	325.102 33	— 21.402 29	12.786 03	7.819 07	+ 4.966 96
Merci a P. V.	1.719.319 75	1.663.488 68	+ 55.831 07	98.097 87	41.937 48	+ 56.160 39
TOTALE .	3.409.489 53	3.362.886 25	+ 46.603 28	186.086 00	96.169 00	+ 89.917 00
Prodotti *dal 1° Luglio 1889 al 31 Marzo 1890.*						
Viaggiatori.	35.092.499 20	35.419.914 20	— 327.415 00	1.624.350 27	1.172.798 05	+ 451.552 22
Bagagli e Cani	1.654.235 57	1.686.785 21	— 32.549 64	61.953 06	28.540 49	+ 33.412 57
Merci a G. e P. V. accelerata.	8.797.956 61	8.864.162 39	— 66.205 78	281.227 55	187.171 47	+ 94.056 08
Merci a P. V.	41.890.782 43	40.734.499 50	+1.156.282 93	1.821.055 35	958.854 53	+ 862.200 82
TOTALE .	87.435.473 81	86.705.361 30	+ 730.112 51	3.788.586 23	2.347.364 54	+1.441.221 69
Prodotto per chilometro						
della decade	834 43	827 28	+ 7 15	288 95	160 28	+ 128 67
riassuntivo	21.472 37	21.477 67	— 5 30	5.819 64	4.075 29	+ 1.744 35

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 9ª Decade — dal 21 al 31 Marzo 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	830.481 72	51.524 30	304.879 32	1.240.681 63	10.075 25	2.437.642 22	4.055 00	601 14
1889	812.361 30	51.320 81	247.886 06	1.180.229 56	9.197 29	2.300.995 02	3.997 00	575 68
Differenze nel 1890	+ 18.120 42	+ 203 49	+ 56 993 26	+ 60.452 07	+ 877 96	+ 136.647 20	+ 58 00	+ 25 46
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	6.683.814 02	330.442 16	2.371.700 18	11.462.868 36	101.296 02	20.950.120 74	4.055 00	5.166 49
1889	7.148.406 89	362.932 57	2.286.745 37	10.653.100 16	98.543 20	20.549.728 19	3.997 00	5.141 29
Differenze nel 1890	— 464.592 87	— 32.490 41	+ 84.954 81	+ 809.768 20	+ 2.752 82	+ 400.392 55	+ 58 00	+ 25 20
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	64.839 43	1.219 71	15.581 45	77.374 36	953 74	159.968 69	1.109 00	144 25
1889	67.919 81	1.335 80	15.830 05	78.944 59	967 26	164.997 51	1.127 65	146 32
Differenze nel 1890	— 3.080 38	— 116 09	— 248 60	— 1.570 23	— 13 52	— 5.028 82	— 18 65	— 2 07
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	514.997 20	9.729 12	133.551 42	674.063 34	8.143 87	1.340.484 95	1.109 00	1.208 73
1889	511.748 08	9.863 95	121.528 18	640 598 25	8.039 45	1.291.777 91	1.107 85	1.166 02
Differenze nel 1890	+ 3.249 12	— 134 83	+ 12.023 24	+ 33.465 09	+ 104 42	+ 48.707 04	+ 1 15	+ 42 71

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

27ª Decade — Dal 21 al 31 Marzo 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1890	55.584 22	2.189 69	1.500 20	142 399 21	172 50	212.845 82	609 00	349 50
1889	91.892 86	2.141 09	7.156 12	97.842 72	1.495 88	200.528 67	609 00	329 28
Differenza nel **1890**	— 25.308 64	+ 48 60	— 5.655 92	+ 44.556 49	— 1.323 38	+ 12.317 15	»	+ 20 22
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 31 MARZO 1890				
1889-90	2.587.273 38	55.829 30	327.755 54	2.921.529 26	34.519 36	5.926.906 84	609 00	9.732 19
1888-89	2.572.102 56	51.268 03	261.106 86	2.792.924 72	47.863 72	5.725.265 89	309 00	9.401 09
Differenza nel **1890**	+ 15.170 82	+ 4.561 27	+ 66.648 68	+ 128.604 54	— 13.344 36	+ 201.640 95	»	+ 331 10

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	8.794 24	32 10	75 05	5.144 81	55 20	14.101 40	111	127 04
1889	8.739 20	40 86	150 68	1.960 08	63 55	5.954 37	64	93 04
Differenza nel **1890**	+ 5.055 04	— 8 76	— 75 63	+ 3.184 73	— 8 35	+ 8.147 03	+ 47	+ 34 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 31 MARZO 1890.				
1889-90	322.604 65	2.309 83	23.986 68	95.971 50	668 21	445.540 87	111	4.013 88
1888-89	115.702 54	1.362 19	6.658 24	42.735 00	1.287 63	167.745 60	64	2.621 03
Differenza nel **1890**	+ 206.902 11	+ 947 64	+ 17.328 44	+ 53.236 50	— 619 42	+ 277.795 27	+ 47	+ 1.392 85

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 31 *Marzo* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Nettuno-Ciampino	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 53	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	3,283.70	13,610.40	1.332.05	4,530.00	1,118.90	2,979.45	4,950.00	5,403.55	5,659.20	2,193.80	5,998.00	2,768.40
Bagagli e Cani	88.90	266.45	21.25	61.40	9.75	63.50	11.20	59.90	69.30	23.45	48.50	48.10
Merci a G. V. ed Accelerata . .	496.70	2,863.05	113.15	620.90	140.40	323.80	58.95	191.95	704.65	419.10	702.30	430.25
Merci a P. V.	5.274.95	7,028.80	919.60	1,698.75	3,324.90	872.10	121.10	3,332.45	1.166.40	1.300.40	3,166.50	975.95
Totali . . .	9,144.25	23,768.70	2,386.05	6,911.05	4,593.95	4,238.85	5.141.25	8,987.85	7,599.55	3,936.75	9,910.30	4,222.70

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società Anonima, Firenze. Capitale L. 260 milioni, interamente versati.

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Si porta a notizia dei signori Azionisti che, a forma dell'art. 25 degli Statuti Sociali, è convocata per il giorno 8 maggio prossimo, a mezzodì in Firenze, nel palazzo della Società (già Gherardesca) in via Pinti, n. 93, l'Assemblea generale degli Azionisti.

Ordine del Giorno:

Relazione del Consiglio d'Amministrazione;

Bilancio consuntivo dell'anno 1889, preventivo dell'anno 1890, e deliberazioni relative;

Nomina di Consiglieri d'Amministrazione;

Nomina dei Sindaci e dei Supplenti.

Il deposito delle Azioni, prescritto dall'art. 22 degli Statuti, dovrà essere fatto dal giorno 22 al 26 aprile 1890.

Firenze presso la Società (Servizio Sociale dei Titoli) e alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Napoli alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Torino alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Genova alla Cassa Generale e alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Milano alla Banca di Credito Italiano.
Livorno alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Roma alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Ancona alla Cassa della Direzione dell'Esercizio.
Bologna alla Cassa della Direzione dell'Esercizio.
Parigi alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale e alla Banca di Sconto di Parigi.
Berlino alla Deutsche Bank.
Francoforte s|M presso la filiale della Deutsche Bank di Berlino.
Londra presso i signori Baring Brothers e Comp.

Firenze, 30 Marzo 1890. **LA DIREZIONE GENERALE.**

Le modalità per l'esecuzione dei detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno del 1° aprile 1890, n. 77 e sono ostensibili presso le Casse suindicate.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano.
Capitale sociale L. 180,000,000. Versate L. 162,000,000

La Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo riceve offerte a trattative private per la fornitura di traversi di querciarovere. Pel Capitolato d'oneri relativo, rivolgersi all'Ufficio Centrale degli Approvvigionamenti e Magazzini posto nella Stazione Centrale di Milano.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 260 milioni, interamente versati

SERVIZIO DEI TITOLI **Esercizio della Rete Adriatica.**

XL^ma ESTRAZIONE dei **BUONI IN ORO** eseguitasi in Seduta pubblica il 1° Aprile 1890. — I buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° Luglio 1890, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole Semestrali non scadute. — Dal 1° luglio 1890 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

Titoli da Cinque

Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni	
	dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.
8	36	40	2271	11351	11355	5406	27026	27030	8125	40621	40625	10438	52186	52190
101	501	505	2283	11411	11415	5446	27226	27230	8159	40791	40795	10508	52536	52540
155	771	775	2564	12816	12820	5486	27426	27430	8215	41071	41075	10517	52581	52585
277	1381	1385	2636	13176	13180	55[illegible]6	27626	27630	8237	41181	41185	10525	52621	52625
331	1651	1655	2759	13791	13795	5668	28336	28340	8366	41826	41830	10531	52651	52655
341	1701	1705	2887	14431	14435	5706	28526	28530	8464	42316	42320	10542	52706	52710
442	2206	2210	2891	14451	14455	5715	28571	28575	8499	42491	42495	10566	52826	52830
517	2581	2585	3187	15931	15935	5862	29306	29310	8523	42611	42615	10605	53021	53025
553	2761	2765	3200	15996	16000	5877	29381	29385	8534	42666	42670	10682	53406	53410
564	2816	2820	3292	16456	16460	5880	29396	29400	8609	43041	43045	10702	53506	53510
710	3546	3550	3299	16491	16495	5895	29471	29475	8678	43386	43390	10756	53776	53780
716	3576	3580	3459	17291	17295	5926	29626	29630	8724	43616	43620	10783	53911	53915
744	3716	3720	3496	17476	17480	5944	29716	29720	8756	43776	43780	10820	54096	54100
746	3726	3730	3606	18026	18030	6020	30096	30100	8757	43781	43785	10915	54571	54575
753	3761	3765	3766	18826	18830	6023	30111	30115	8780	43896	43900	10973	54861	54865
824	4116	4120	3868	19336	19340	6081	30401	30405	8816	44076	44080	11029	55141	55145
840	4196	4200	3936	19676	19680	6141	30701	30705	8957	44781	44785	11166	55826	55830
908	4536	4540	4017	20081	20085	6165	30821	30825	9018	45086	45090	11263	56311	56315
925	4621	4625	4053	20261	20265	6327	31631	31635	9038	45186	45190	11264	56316	56320
996	4976	4980	4106	20526	20530	6328	31636	31640	9055	45271	45275	11328	56636	56640
1111	5551	5555	4164	20816	20820	6329	31641	31645	9096	45476	45480	11491	57451	57455
1121	5601	5605	4197	20981	20985	6338	31686	31690	9153	45761	45765	11545	57721	57725
1157	5781	5785	4316	21576	21580	6406	32026	32030	9184	45916	45920	11570	57846	57850
1158	5786	5790	4394	21966	21970	6483	32411	32415	9300	46496	46500	11625	58121	58125
1178	5886	5890	4435	22171	22175	6528	32636	32640	9364	46816	46820	11659	58291	58295
1268	6336	6340	4446	22226	22230	6544	32716	32720	9396	46976	46980	11718	58586	58590
1290	6446	6450	4453	22261	22265	6568	32836	32840	9404	47016	47020	11791	58951	58955
1384	6916	6920	4469	22341	22345	6596	32976	32980	9417	47081	47085	11804	59016	59020
1495	7471	7475	4476	22376	22380	6613	33061	33065	9423	47111	47115	11885	59421	59425
1520	7596	7600	4500	22496	22500	6626	33126	33130	9432	47156	47160	11940	59696	59700
1583	7911	7915	4537	22681	22685	6655	33271	33275	9465	47321	47325	11954	59766	59770
1598	7986	7990	4546	22726	22730	6743	33711	33715	9472	47356	47360	12036	60176	60180
1600	7996	8000	4554	22766	22770	6748	33736	33740	9481	47401	47405	12041	60201	60205
1637	8181	8185	4558	22786	22790	6821	34101	34105	9494	47466	47470	12137	60681	60685
1705	8521	8525	4570	22846	22850	6851	34251	34255	9551	47751	47755	12161	60801	60805
1711	8551	8555	4608	23036	23040	6874	34366	34370	9588	47936	47940	12327	61631	61635
1820	9096	9100	4610	23046	23050	7020	35096	35100	9623	48111	48115	12359	61791	61795
1900	9496	9500	4669	23341	23345	7098	35486	35490	9634	48166	48170	12434	62166	62170
1943	9711	9715	4682	23406	23410	7148	35736	35740	9637	48181	48185	12449	62241	62245
2002	10006	10010	4731	23651	23655	7343	36711	36715	9638	48186	48190	12501	62501	62505
2017	10081	10085	4759	23791	23795	7358	36786	36790	9642	48206	48210	12537	62681	62685
2056	10276	10280	4842	24206	24210	7444	37216	37220	9652	48256	48260	12551	62751	62755
2058	10286	10290	4885	24421	24425	7494	37466	37470	9794	48966	48970	12604	63016	63020
2564	10316	10320	4903	24511	24515	7549	37741	37745	9795	48971	48975	12620	63096	63100
2118	10586	10590	4947	24731	24735	7587	37931	37935	9835	49171	49175	12677	63381	63385
2144	10716	10720	4970	24846	24850	7710	38546	38550	9850	49246	49250	12705	63521	63525
2150	10746	10750	5064	25316	25320	7882	39406	39410	9900	49496	49500	12802	64006	64010
2174	10866	10870	5161	25801	25805	7976	39876	39880	9985	49921	49925	12837	64181	64185
2181	10901	10905	5194	25966	25970	8001	40001	40005	10026	50126	50130	12909	64541	64545
2185	10921	10925	5392	26956	26960	8030	40146	40150	10277	51381	51385	12945	64721	64725
2201	11001	11005												

Titoli unitarj

Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
65431	65435	74601	74605	82261	82265	88961	88965	98541	98545	108351	108355	115721	115725	125121	125125
65456	65460	74686	74690	82406	82410	89351	89355	98626	98630	108406	108410	116031	116035	125126	125130
66416	66420	74706	74710	82431	82435	89466	89470	98641	98615	108486	108490	116191	116195	125351	125355
66571	66575	75051	75055	82446	82450	89696	89700	98951	98955	108626	108630	116891	116895	125691	125695
67236	67240	75361	75365	82696	82700	89851	89855	99246	99250	108771	108775	117166	117170	125731	125735
67346	67350	75401	75405	83491	83495	90036	90040	99481	99485	108976	108980	117196	117200	125776	125780
68021	68025	75456	75460	83606	83610	90086	90090	100206	100210	109681	109685	117291	117295	125966	125970
68076	68080	75861	75865	83721	83725	90226	90230	100221	100225	110051	110055	117371	117375	126001	126005
68671	68675	76096	76100	83791	83795	90871	90875	100296	100300	110431	110435	117681	117685	126086	126090
69026	69030	76441	76445	83871	83875	90936	90940	100331	100335	111076	111080	117936	117940	126656	126660
69446	69450	76776	76780	83961	83965	90956	90960	100351	100355	111251	111255	118131	118135	126746	126750
69746	69750	77051	77055	84136	84140	91211	91215	100911	100915	112466	112470	118291	118295	127716	127720
69851	69855	77131	77135	84496	84500	91761	91765	101086	101090	112566	112570	118756	118760	127801	127805
70186	70190	77526	77530	85161	85165	91861	91865	101671	101675	112676	112680	118981	118985	128021	128025
70316	70320	77756	77760	85366	85370	92036	92040	101751	101755	113036	113040	119761	119765	128061	128065
70366	70370	77886	77890	85476	85480	92796	92800	102011	102015	113111	113115	119961	119965	128481	128485
71226	71230	77946	77950	85506	85510	92861	92865	102131	102135	113171	113175	120086	120090	128551	128555
71406	71410	78051	78055	85571	85575	92961	92965	102176	102180	113191	113195	120271	120275	128671	128675
71826	71830	78141	78145	85851	85855	93616	93620	102541	102545	113231	113235	120451	120455	129391	129395
71836	71840	78636	78640	85861	85865	93866	93870	103561	103565	113326	113330	120491	120495	130041	130045
71896	71900	79141	79145	86046	86050	93871	93875	103836	103840	113411	113415	120511	120515	130231	130235
72006	72010	79381	79385	86406	86410	93981	93985	104261	104265	113491	113495	121546	121550	130261	130265
72301	72305	79821	79825	86496	86500	94336	94340	104516	104520	113606	113610	122491	122495	130496	130500
72611	72615	79986	79990	86616	86620	94391	94395	104591	104595	113851	113855	122586	122590	130506	130510
72776	72780	80241	80245	86651	86655	94666	94670	105626	105630	113951	113955	122816	122820	130721	130725
72866	72870	80406	80410	86726	86730	94821	94825	106421	106425	113986	113990	122861	122865	130966	130970
72906	72910	80501	80505	87126	87130	96386	96390	106466	106470	114686	114690	122916	122920	131226	131230
73021	73025	80671	80675	87206	87210	96971	96975	106826	106830	114806	114810	123291	123295	131306	131310
73346	73350	80776	80780	87646	87650	97316	97320	107781	107785	115131	115135	123756	123760		
73836	73840	80781	80785	87846	87850	97401	97405	107941	107945	115171	115175	123801	123805		
73866	73870	81406	81410	88201	88205	97591	97595	108171	108175	115211	115215	123856	123860		
73986	73990	81536	81540	88256	88260	97916	97920	108261	108265	115281	115285	124616	124620		
74511	74515	81626	81630	88431	88435	98021	98025	108326	108330	115431	115435	124801	124805		

Firenze, il 1° Aprile 1890.

LA DIREZIONE GENERALE.

NB. Presso l'Amministrazione Centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

Torino, 1890 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 19 Aprile 1890. NUM. 16.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . «	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **80** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

OPERE PUBBLICHE E COSTRUZIONI FERROVIARIE

nel consuntivo 1888-89

Nella spesa generale dello Stato per l'esercizio 1888-89 — prevista in L. 1,604,630,000 dalla legge sul bilancio, aumentata sino a L. 1,741,950,000 dalla successiva legge sull'assestamento ed accertata infine in L. 1,735,210,000 nel rendiconto consuntivo — il Ministero dei Lavori Pubblici e quello delle Poste e Telegrafi vi contano: L. 140,170,000 per previsioni definitive e L. 138,780,000 negli accertamenti, ossia L. 83,140,000 nelle spese ordinarie e L. 55,640,000 nelle spese straordinarie, con una differenza di una minore spesa di L. 1,390,000 tra le previsioni e gli accertamenti.

La spesa totale accertata per opere pubbliche, escluse le costruzioni ferroviarie che rappresentano movimenti di capitale e delle quali diremo particolarmente, fu di lire 76,620,000 nell'esercizio 1887-88 e di L. 77,190,000 nell'esercizio 1888-89 con un aumento di L. 570,000 nel secondo.

Se indichiamo con la cifra 100 la spesa complessiva, sopportata dallo Stato, abbiamo pei due esercizi 1887-88 e 1888-89 la seguente proporzione tra le spese, così raggruppate per cespiti:

	1887-88	1888-89	Differ.
Oneri patrimoniali	40.59	38.05	— 2.54
Guerra e marina	27.52	32.45	+ 4.93
Demanio, tasse ecc.	15.11	14.20	— 0.91
Amministrazione dello Stato	11.91	10.83	— 1.08
Opere pubbliche	4.87	4.47	— 0.40
Totale	100.00	100.00	—

Negli « Oneri patrimoniali » (parte ordinaria), dopo le spese per il servizio del Debito pubblico perpetuo, redimibile e vario in L. 549,280,000 con aumento di L. 16,590,000 in paragone dell'esercizio precedente, seguono immediatamente le garanzie e le annualità ferroviarie con L. 58,900,000, aumentate esse pure di L. 4,560,000.

***

Le *spese per le costruzioni ferroviarie*, come già abbiamo detto, figurano alla categoria del *Movimento dei capitali* e furono accertate nell'esercizio 1888-89 a L. 235,780,000 con un risparmio di L. 62,100,000 in paragone del precedente esercizio.

A questa grave spesa provvedevano: l'alienazione di obbligazioni ferroviarie per L. 202,050,000; i concorsi e rimborsi per L. 1,170,000, e, finalmente, per L. 32,560,000 il prezzo del materiale mobile che ratealmente lo Stato introita dalle Società esercenti.

Le ferrovie, delle quali le leggi del 1889 e successive hanno determinato la costruzione, rappresentano una spesa di circa *tre miliardi*, di cui L. 2,141,790 a carico del Ministero dei Lavori Pubblici, L. 735,300,000 a carico del Ministero del Tesoro, e finalmente L. 33,040,000 a carico di enti morali.

Delle spese a carico del Ministero dei Lavori Pubblici restavano a *stanziarsi* al 30 giugno 1889 ancora L. 840,610,600, ed a *pagarsi* L. 988,930,000.

A carico del Ministero del Tesoro restavano alla stessa epoca:

a) il servizio degli interessi per le obbligazioni occorrenti a procurare all'erario la somma predetta di lire 840,610,600;

b) l'importo delle annualità per gli interessi e per ammortamento del capitale di L. 735,300,000, che rappresentano il conto delle costruzioni appaltate con licitazioni private o concesse alle Società ferroviarie.

LA TARIFFA A ZONE AUSTRIACA

NEL SERVIZIO VIAGGIATORI

Nella seduta, 24 marzo scorso, della Commissione del Bilancio il Ministro del Commercio, marchese di Bacquehem, — come abbiamo già sommariamente accennato nelle « Notizie ferroviarie estere » del n. 13 — ha fatto una esposizione della tariffa a zone, compilata dalla Direzione Generale delle ferrovie Austriache dello Stato e che col 1° giugno dovrà andare in vigore su quelle ferrovie.

Il principio di questa tariffa è semplicissimo. La base di tutti i prezzi di viaggio sulle Ferrovie Austriache dello Stato

è rappresentata dalla formola: ogni viaggiatore-chilometro ha per *base un kreuzer.*

Da questa scaturiscono le più importanti tesi di tutta la tariffa. Per il viaggio d'un chilometro in 3ª classe con un treno viaggiatori si paga un Kreuzer. Ora la tariffa si forma nel seguente modo: il viaggio della 2ª classe costa il doppio, il viaggio nella 1ª classe il triplo della base. Si paga quindi per ogni chilom. nella 2ª classe due Kr. e nella 1ª classe tre Kr. Viaggiando coi treni diretti il prezzo aumenta del 50 0|0, cioè si pagheranno per ogni chilom. nella 3ª classe Kr. 1 1|2, nella 2ª classe Kr. 3 e nella 1ª classe Kr. 4 1|2. Questo è il principio semplice, facile e chiaro.

*
* *

Subentra una certa complicazione della tariffa per il motivo che viene distrutta la concordanza della somma dei chilometri e dei Kreuzer per l'intromissione del *sistema a zone.*

Però anche le zone sono formate in modo da poter essere in certo qual modo comprese prontamente dal pubblico viaggiante. Fino alla distanza di 100 chilom. la zona aumenta cinque volte di dieci, due volte di 15 ed una volta di venti chilom. Oltre i 100 chilom. la zona aumenta sempre di 50 chilometri. Ma la zona cambia la base di un Kr. per chilom., inquantochè devesi pagare in ogni caso la tassa della *zona massima,* e ciò anche se la tratta percorsa rappresentasse un numero di chilom. inferiore in confronto della zona alla quale la tratta appartiene. Ciò si renderà evidente con un esempio. La distanza da Vienna a Linz è di 189 chilom. La tassa, calcolata colla base, sarebbe di Kreuzer 189. Ma siccome questa distanza cade nella zona che comprende tutte le distanze fra i 151 e 200 chilom., così si dovrà pagare la tassa del numero massimo di chilom., che sarà quindi di 200 Kr. anzichè 189. La distanza da Vienna a Bregenz è di chilom. 740. Ma siccome in questo caso la zona termina con 750 chilom. così il prezzo non sarà di 740 Kr. ma bensì di 750 Kr.

Per rendere evidente l'effetto che la zona produce sul prezzo di viaggio e sulla sua formazione, vogliamo far seguire una tabella che rappresenta la formazione delle zone e dei prezzi di viaggio fino alla distanza di 300 chilometri.

Zone	Chilometri	Treno omnibus			Treno diretto		
		III	II	I	III	II	I
		Kreuzer			Kreuzer		
1	1— 10	10	20	30	15	30	45
2	11— 20	20	40	60	30	60	90
3	21— 30	30	60	90	45	90	135
4	31— 40	40	80	120	60	120	180
5	41— 50	50	100	150	75	150	225
6	51— 65	65	130	195	98	195	293
7	66— 80	80	160	240	120	240	360
8	81—100	100	200	300	150	300	450
9	101—150	150	300	450	225	450	675
10	151—200	200	400	600	300	600	900
11	201—250	250	500	750	375	750	1125
12	251—300	300	600	900	450	900	1350

e così di seguito per ogni 50 chilometri in più.

*
* *

Da questa tabella si potrà rilevare la grande differenza che esiste fra la tariffa a zone austriaca e quella ungherese (1).

La tariffa a zone ungherese è formata in modo che la medesima cessa a 226 chilometri. Un viaggio in Ungheria su quella tratta in terza classe d'un treno omnibus costa 400 Kr. Chi percorre 300 a 500 chilometri paga egualmente soli 400 Kr. Il Governo Ungherese trasporta quindi i viaggiatori nelle tratte maggiori di 226 chilometri in certo qual modo gratuitamente. Perciò la tariffa a zone ungherese tende a favorire in special modo i viaggi lunghi.

La tariffa a zone austriaca favorisce specialmente i viaggi brevi, essa richiede per ogni maggiore prestazione anche un maggior compenso e mentre altrove le ferrovie seguono, colle loro tariffe differenziali, la massima di favorire relativamente i trasporti per destinazioni lontane, qui non ha luogo alcuna riduzione di prezzo, neppure fra le tratte lunghe. Cioè la base resta affatto inalterata, senza riguardo alla distanza, ed il prezzo che si paga è sempre quello della zona massima. Perciò chi viaggia da Vienna ad Innsbruck deve pagare il prezzo di 600 Kr. quantunque la distanza sia di soli 560 chilometri ed il prodotto semplice della base colla quantità dei chilom. risulti di soli 560 Kr. Ciò non pertanto esiste un non indifferente ribasso dei prezzi di viaggio per la maggior parte e le più importanti relazioni.

Osserviamo i seguenti prezzi per i viaggi da Vienna ai punti più frequentati:

Chilometri	Da Vienna a		Treni omnibus III	Treni omnibus II	Treni omnibus I	Treni diretti III	Treni diretti II	Treni diretti I
			Kreuzer			Kreuzer		
20	Pressbaum	nuovo	20	40	60	30	60	90
		vecchio	40	60	100	50	80	120
189	Linz	nuovo	200	400	600	300	600	900
		vecchio	390	580	920	480	770	1110
314	Salzburg	nuovo	350	700	1050	525	1050	1575
		vecchio	640	960	1520	800	1280	1830
560	Innsbruck	nuovo	600	1200	1800	900	1800	2700
		vecchio	1120	1680	2590	1310	2140	2960
740	Bregenz	nuovo	750	1500	2250	1125	2250	3375
		vecchio	1530	2280	2560	1810	2980	4170
350	Praga	nuovo	350	700	1050	525	1050	1575
		vecchio	710	1070	1690	890	1430	2040
288	Ischl	nuovo	300	600	900	450	900	1350
		vecchio	590	880	1400	730	1170	1680
414	Zell sul Lago	nuovo	450	900	1350	675	1350	2025
		vecchio	840	1270	2010	1060	1690	2420

Si vede che il ribasso del prezzo di viaggio in terza classe è molto rilevante. Per un viaggio da Vienna a Praga si pagano attualmente fl. 7.10, in avvenire si pagheranno fl. 3.50. Qui la riduzione è maggiore della metà, cioè del 50.7 0|0 e nella 1ª classe del 37.8 0|0. Viaggiando sino a Praga in treno diretto la riduzione per la 3ª Cl. è del 40.1 0|0, per la 2ª Cl. del 26.5 0|0 e per la 1ª Cl. 22.7 0|0. Questa ri-

(1) Vedi « *La tariffa a zone per i viaggiatori in Ungheria* » nel n. 11 a pag. 163.

duzione è tanto più importante inquantochè la zona parte non solo da alcune Stazioni Principali, ma *ogni stazione forma anche il punto di partenza della zona di percorso.* È indifferente se il viaggio incomincia a Vienna, Pressbaum, Linz o Eger.

La tendenza di tutta la riforma tariffaria è quella di favorire i viaggi in masse. Epperciò la riduzione di prezzi è maggiore per i treni omnibus e per la terza classe.

L'aggiunta del 50 0|0 che si esige per i treni diretti è invece già molto maggiore di quella in vigore per la più parte dei viaggi dell'attuale tariffa. Ciononostante anche per i treni diretti risulta una forte riduzione dei prezzi di trasporto. Attualmente un viaggio in 2ª classe del treno diretto da Vienna ad Ischl costa fl. 11.70 ed in avvenire costerà fl. 9. Il prezzo della 1ª Cl. del treno omnibus sarà sempre ed esattamente eguale al prezzo della 2ª Classe del treno diretto. *La 2ª Classe è stata la meno favorita.* Il viaggiatore diretto a Linz risparmierà nella 2ª Classe del treno diretto fl. 1.70, nella 1ª Classe fl. 2.10. Il viaggiatore per Praga risparmierà nella 2ª Classe fl. 3.80, nella 1ª Cl. 4.65. Il viaggiatore per Zell sul Lago risparmia nella 2ª Cl. fl. 3.40, nella 1ª Cl. 3.90.

Nei treni omnibus il trattamento relativamente sfavorevole risulta ancora più evidente. Il viaggiatore diretto a Salisburgo risparmia fl. 2.60 viaggiando nella 2ª Cl., e fl. 4.70 se viaggia nella 1ª Cl.

Il maggior vantaggio godranno invece i viaggiatori sulle *tratte brevi e di terza classe.* Naturalmente ciò non s'intende soltanto per Vienna ma, trattandosi che ogni Stazione forma il punto di partenza della zona, per tutte le località.

***

Ai vantaggi della nuova tariffa stanno di fronte anche degli svantaggi molto gravi. *Viene abolito il trasporto gratuito del bagaglio che fino ad ora era di 25 Chlg.* Perciò il viaggiatore dovrà pagare una tassa di trasporto per ogni collo di bagaglio che non gli sarà possibile di collocare nella vettura.

Supponiamo che un viaggiatore con 25 chlg. di bagaglio viaggi da Vienna a Salisburgo. Attualmente per il suo bagaglio egli non deve pagare tassa alcuna ed il viaggio nella 2ª Cl. del treno diretto risulta in fl. 12.80. In avvenire egli comprerà il biglietto di viaggio a fl. 10.50, però dovrà pagare la tassa di trasporto non per 25 chilog. soltanto, ma per 30 Chlg. perchè le frazioni di 10 chilog. vengono calcolate per intero. La tariffa del bagaglio è di fl. 0.02 per ogni 10 Chlg. e Chilom., quindi il viaggiatore dovrà pagare per il suo bagaglio del peso di 25 Chlg. fl. 1.88. Il prezzo del viaggio ha subito una diminuzione di fl. 2.30; ma, siccome devesi pagare fl. 1.88 per il bagaglio, così l'economia ottenuta dalla tariffa a zone si riduce a fl. 0.42. In eguali circostanze, trattandosi di un viaggio a Linz nella 2ª Classe del treno diretto, si otterrebbe un'economia di soli 27 kr.

Si possono verificare anche dei casi in cui questa economia sparisce totalmente. Cioè dopo che sarà attivata questa riforma di tariffe le ferrovie dello Stato non emetteranno più dei biglietti di *andata e ritorno*, biglietti d'abbonamento in numero determinato, biglietti di stagio, nè dei biglietti per pellegrini. Il biglietto di andata e ritorno per Salisburgo nella 2ª Cl. del treno diretto costa fl. 21.80, sicchè il viaggio di sola andata costa fl. 10.90. Quindi colla nuova tariffa risparmierà il viaggiatore in ogni viaggio 40 kr. e nel viaggio di andata e ritorno in tutto 80 kr. Ma quando egli sarà costretto di sborsare per il suo bagaglio di 25 Chlg. per ogni viaggio fl. 1.88, quindi fl. 3.76 per l'andata ed il ritorno, la sua economia di 80 kr. si converte in una *maggior spesa* di fl. 2.96. La sopressione del trasporto gratuito del bagaglio è una misura che restringe fortemente i vantaggi della nuova tariffa.

Prendiamo un altro esempio. Il biglietto di andata e ritorno nella 2ª Cl. del treno diretto da Vienna a Praga costa attualmente fl. 24.30. In avvenire si pagherà per l'andata e ritorno fl. 21, quindi si avrà un'economia di fl. 3.30. Però il trasporto di 25 chilog. di bagaglio costerà per ambedue i viaggi fl. 4.20, quindi il viaggiatore perde 90 kr. in confronto coll'attuale trattamento.

***

Il giudizio generale su questa riforma tariffaria si riassume come segue: Il criterio fondamentale d'una tariffa a base di un kreuzer è molto chiaro e trasparente. È altresì giusta l'idea d'aver maggiormente favorito il movimento a brevi distanze e la 3ª classe che rappresenta il 70 0|0 di tutti i viaggiatori, perchè in tal modo gli strati più lontani sono in grado di godere il vantaggio della mitezza delle tariffe viaggiatori.

***

Però questa riforma nell'attuale sua forma ha dei serii difetti, che preme siano allontanati.

Il principio della tariffa a base d'un kreuzer viene ad essere rovesciato, almeno in parte, dal fatto che l'aggiunta per zona viene calcolata sempre in base ai chilometri della zona massima. Un simile procedimento è già in contraddizione coll'idea della zona, che significa una media. Il principio della riforma sarebbe scaturito nel modo più puro se si avesse tralasciato interamente di introdurre la zona. Ma probabilmente esistevano delle ragioni amministrative che resero necessaria la formazione della tariffa.

Poi è da deplorare che la 2ª Classe sia stata trattata così ingiustamente poichè qui il prezzo di viaggio non è calcolato una volta e mezza, come al presente, ma due volte il prezzo della 3ª Classe.

L'errore più grave però sta nella misura della tariffa del bagaglio. Volendo abolire il trasporto gratuito del bagaglio, è assolutamente necessario di ribassare le tasse del bagaglio. In causa di questo inconveniente una gran parte del pubblico viaggiante, e specialmente dei viaggiatori della 2ª Classe, in molti casi perderebbe tutto il vantaggio derivante dalla riduzione della tariffa.

***

Il Ministro del Commercio ha annunciato nella stessa seduta una proposta tendente a favorire l'attivazione della tariffa a base di un kr. presso le *ferrovie private.*

Il Parlamento avrà quindi occasione di occuparsi della questione della tariffa viaggiatori e siamo convinti che anche il Consiglio di Stato esigerà con molta energia *la riduzione della tariffa del bagaglio.*

Se il Ministro del Commercio dovesse soddisfare a questo desiderio, allora la popolazione saluterà la nuova tariffa per i viaggiatori quale importante progresso.

(Dalla *Neue Freie Presse*).

LE FERROVIE CUNEO-VENTIMIGLIA ASTI-ACQUI-OVADA-GENOVA E SANTHIÀ-BORGOMANERO

nel Consiglio Provinciale di Torino

Nell'elenco degli affari sottoposti alle deliberazioni del Consiglio Provinciale di Torino nella Sessione ordinaria 1890, apertasi il 16 corrente sotto la presidenza dell'onorevole ministro Boselli, contenevansi le seguenti gravissime questioni inerenti alla costruzione delle tre sopra indicate ferrovie:

1. Risoluzioni in ordine al pagamento del concorso provinciale nella spesa di costruzione della ferrovia Cuneo-Ventimiglia;
2. Risoluzioni circa la domanda di pagamento del contributo nella spesa di costruzione della ferrovia Asti-Acqui-Ovada-Genova;
3. Concorso alla costruzione della ferrovia Santhià-Borgomanero.

Per ciascuna di esse riassumeremo brevemente la discussione ed enuncieremo il testo delle deliberazioni.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

La discussione intorno al pagamento del concorso provinciale nella spesa di costruzione di questa ferrovia si svolse ampiamente ed assai vivacemente nella seduta del 16. La

Deputazione Provinciale aveva proposto — come si parrà dall'ordine del giorno che riportiamo più sotto — che la Provincia accetti il preventivo fissato in L. 56,476,927, salvo liquidazione ad opera compiuta.

Cibrario dichiarò che la Commissione di finanza è completamente favorevole alla proposta della Deputazione. Espose come il costo della linea Cuneo-Ventimiglia, preventivata in 56 milioni, ora si fa salire a ben 101 milioni. Ma la Deputazione osserva che non vi è neppure un progetto definitivo, non si eseguì la linea nel 1890 come era stabilito ed anzi non è neppure iniziato il tracciato nel versante verso il mare. In vista di ciò la Deputazione propone che il contributo della Provincia debba essere in base al preventivo fissato di 56 milioni, salvo liquidazione ad opera compiuta. Accennò a voci corse su questa ferrovia: che voleva farsi a scartamento ridotto ed a sistema Fell; che fosse abbandonata, ed altro. Domandò che il Presidente od il Commissario Regio dessero qualche assicurazione in proposito.

Ceriana-Maineri e *Levi* proposero modificazioni all'ordine del giorno della Deputazione: il primo nel senso che si insista contro un eventuale cambiamento di tracciato; il secondo nel senso che si indichi che la somma su cui si vota il concorso è già stato rettificato, perchè da 33 milioni fu portato a 56.

Di Sambuy rilevò la gravità delle cose dette dal consigliere Cibrario, per la quale non basta la mozione della Deputazione. È enorme — aggiunse — che il Governo, il quale impone che i Consigli non possano deliberare se non con un preventivo ed un progetto, ora domandi un concorso senza un progetto, senza studii, senza sapere dove passerà la linea. Presentò un ordine del giorno, nel quale si protesta energicamente contro i ritardi nell'esecuzione della linea e si fanno le più ampie riserve sulle innovazioni nel tracciato della medesima.

Di Masino raccomandò che l'accordo con Cuneo sia fatto con intelligenza, ricordando essenzialmente gli interessi di Torino. È convinto che una linea di grande utilità sarebbe stata quella che avesse congiunto Cuneo con Nizza.

Palberti, unitamente ai consiglieri *Rossi* e *Daneo*, presentò il seguente ordine del giorno a parziale modificazione di quello del consigliere *Di Sambuy*:

« Il Consiglio Provinciale, rammentando il carattere degli impegni assunti tanto sotto l'aspetto del tempo da impiegarsi, quanto sotto quello dei criterii e sistemi da adottarsi per la costruzione della linea Cuneo-Ventimiglia destinata al grande traffico internazionale;

« Protesta contro il ritardo nella costruzione e contro ogni eventualità di cambiamento nel tracciato e nella esecuzione della linea e passa a votare la seguente proposta della Deputazione Provinciale con tutte le opportune riserve in caso delle temute eventualità ».

Ecco la proposta della Deputazione Provinciale:

« Il Consiglio Provinciale, associandosi alla deliberazione della provincia di Cuneo (1) determina che il contributo della provincia di Torino per la costruzione della linea Cuneo-Nizza per Ventimiglia debba essere mantenuto, in ogni caso, in base al preventivo già stato rettificato in L. 56,476,927, salvo definitiva liquidazione ad opera compiuta e salva ogni riserva riguardo alla novazione del tracciato ed alle modalità del medesimo, autorizzando la Deputazione Provinciale a prendere col concorso, ove occorra, della provincia di Cuneo, quei provvedimenti che siano del caso per mantenere il relativo contributo nei suddetti limiti ».

Frescot, presidente della Deputazione Provinciale, dichiarò che questa accettava l'energica protesta; ma soggiunse che a lui sembravano pericolose certe considerazioni tecniche.

Boselli, presidente del Consiglio, rispondendo all'interrogazione del consigliere Cibrario, dichiarò che il Governo deplora che siansi presentate e votate tante proposte di ferrovie senza la scorta di studi, di tracciati e di disegni. Parve che quelle proposte fossero state presentate per procacciare soltanto aura di popolarità; ma il Governo ha intenzione di dire una parola sincera al riguardo, e la dirà. Perciò confida che l'ordine del giorno, che sta per votare il Consiglio, avrà una grande influenza nelle deliberazioni del Governo.

Essendo stato ritirato dal consigliere *Di Sambuy* il suo ordine del giorno, fu posto ai voti l'ordine del giorno *Palberti-Rossi-Daneo;* questo fu approvato a grande maggioranza, e con esso la proposta della Deputazione Provinciale.

* * *

La discussione ferroviaria fu ripresa nella successiva seduta del 17; nella quale si svolsero ed esaurirono gli altri due punti, precedentemente accennati, dell'ordine del giorno della Sessione.

FERROVIA ASTI-ACQUI-OVADA-GENOVA.

Frescot, rifatta la storia dei precedenti della questione, espose la risoluzione presa in unione alle Provincie di Alessandria e Genova (1) e conchiuse colla seguente proposta della Deputazione Provinciale:

« Essendo risultato che il prodotto della linea Torino-Genova supera la media chilometrica per la quale è fatto obbligo al Governo di aumentare la potenzialità della linea con linea succursale sussidiaria, delibera di rifiutarsi alla iscrizione in bilancio della somma di concorso, e di opporsi ad ogni pretesa del Governo per questo concorso ».

Daneo rilevò come nella relazione, annessa alla proposta della Deputazione, fu accennato alla questione del rimborso ed alla rinunzia degli utili nel caso di concorso. Fece perciò alcune considerazioni intorno alle disposizioni delle leggi relative a questi concorsi e domandò in quale stato sia questa pratica.

Palberti, riguardo alla questione dei rimborsi per gli enti che concorsero, diede le seguenti spiegazioni. La Deputazione insistette presso il Ministero per avere applicati questi rimborsi ed egli in unione dei colleghi Frola e Cibrario si recò all'uopo dal ministro Saracco per schiarimenti. La cosa era così implicata che fu dovuto ricorrere alle vie giudiziarie; il risultato ultimo di altre pratiche fatte al Ministero fu negativo. A nome degli altri colleghi deputati assunse l'impegno di curare l'interesse della Provincia in questa questione.

Il Consiglio prese atto delle dichiarazioni del consigliere Palberti ed approvò a grande maggioranza le conclusioni della Deputazione.

FERROVIA SANTHIÀ-BORGOMANERO.

Daneo, relatore per la Commissione di Finanza alla quale nella seduta del 12 aprile 1889 era stata rinviata la proposta d'un sussidio (2) di L. 320,000, espose soltanto voti di massima. La Commissione, per le avviate trattative concernenti il traforo del Sempione, non crede urgente una deliberazione e propone la sospensiva.

Casana appoggiò queste conclusioni; ma pregò la Deputazione Provinciale di vigilare perchè, ove il Governo si decidesse per il traforo del Sempione, la linea Santhià-Borgomanero sia dichiarata obbligatoria e costrutta a sole spese del Governo.

Avendo la Deputazione accettate le conclusioni del consigliere Daneo e le raccomandazioni del consigliere Casana, le une e le altre sono state approvate dal Consiglio.

TRAMVIE ELETTRICHE

Risultati d'esercizio negli Stati Uniti.

Dal giornale « The Electrical World » riassumiamo una relazione sui risultati di esercizio delle tramvie elettriche di Washington, Richmond, Cleveland e Scranton.

Nelle città di Richmond, Cleveland e Scranton gli studi

(1) La deliberazione del Consiglio Provinciale di Cuneo, in data 27 scorso gennaio, fu da noi accennata nella rubrica « Notizie ferroviarie italiane » del n. 5, del 1° febbraio, a pag. 70.

(1) Circa la risoluzione interprovinciale vedasi nel n. 4 del 25 gennaio a pag. 49 lo speciale articolo *La Ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti e le Provincie interessate.* Per la deliberazione del Consiglio Provinciale di Genova vedasi in fine allo stesso articolo; per la deliberazione del Consiglio Provinciale di Cuneo, vedi « Notizie ferroviarie italiane » del successivo n. 6.

(2) Vedi « Notizie ferroviarie italiane » nel n. 29 del 20 luglio 1889.

furono fatti su vetture per le quali impiegansi motori elettrici della Società Sprague con dinamo del tipo Edison, collocate alla stazione centrale, e sopra una linea aerea. Altre informazioni furono raccolte alla stazione centrale delle tramvie di Washington, ma non furono controllate; esse riguardano a dinamo e motori Thomson-Houston collegati da una linea aerea.

A Richmond ed a Scranton la rete delle tramvie elettriche è quasi tutta a semplice binario; a Washington è quasi tutta a doppio binario; a Cleveland è tutta a doppio binario.

***

Il costo della trazione fu calcolato tenendo conto dei seguenti elementi:

1. La spesa del combustibile, varia secondo la natura e la qualità del carbone;
2. Accessori, lubrificazione, stracci, acqua, ecc.;
3. Interessi, cauzioni, ammortamento e canoni sulla proprietà (« real estate »), valutata a 75,000 fr., con una capacità di trasporto di 1,600 vetture-chilometro per giorno; interesse al 5 p. 0[0, ammortamenti al 2 p. 0[0, assicurazioni e canoni al 2 p. 0[0, ossia in totale il 9 p. 0[0 del capitale;
4. Personale della stazione, macchinisti, fuochisti, sorveglianti ed una parte della Direzione generale, non calcolando il personale delle vetture in servizio;
5. Materiale meccanico ed elettrico, fisso e mobile, ed anche la linea aerea, computando al 5 p. 0[0 l'interesse, al 5 p. 0[0 la manutenzione, e al 2 p. 0[0 le assicurazioni e le spese diverse, ossia un totale del 12 p. 0[0 sul capitale corrispondente.

In base a tali calcoli fu compilato il seguente prospetto che ci dà l'importo del prezzo della trazione elettrica in *cents* per ogni vettura-miglio nelle quattro preindicate città. Un « cent » equivale a fr. 0.0518; la « vettura-miglio » a 1.6 vettura-chilometro.

SPESE PER OGNI VETTURA-MIGLIO IN « CENTS ».

Elementi della spesa	Washington	Richmond	Cleveland	Scranton
Combustibile. .	0.72	0.72	0.50	0.028
Accessori. . .	0.20	0.20	0.20	0.20
Proprietà. . .	0.33	0.33	0.33	0.33
Personale. . .	2.50	2.50	2.00	2.00
Materiale. . .	1.80	2.25	1.68	1.83
Totale . .	5.55	6.00	4.71	4.388

Dal precedente prospetto desumesi come la spesa media ammonti a *cents* 5.12 ogni vettura-miglio, ossia a fr. 0.166 ogni vettura-chilometro.

***

Questo prezzo deve considerarsi come minimo. E, prima di porlo a base d'un calcolo generale, bisognerebbe ancora calcolare esattamente il peso e la capacità delle vetture; sul quale punto essenziale non fu data altra informazione fuorchè quella che, nelle fatte osservazioni, il numero dei viaggiatori variava da 4 a 24.

***

Passando ora ad altro ordine di considerazioni, annoteremo qualche dato d'esercizio che ci dimostra quali difficoltà si incontrino nell'applicazione della trazione elettrica per percorsi su terreno accidentato.

A Richmond, su d'una salita del 9 p. 0[0, la vettura, con un carico di 3,850 chilogrammi, assorbiva una energia elettrica di 19,225 *watts*, ossia cavalli 25.6; a Cleveland, su di una salita affatto ripida e con un carico di 4,440 chilogrammi, occorrevano 11,500 *watts* o 15 cavalli; a Scranton, su di una salita di circa il 7 p. 0[0, con un carico di 3,980 chilogrammi, lo sforzo era di 14,400 *watts*, ossia di cavalli 19.2. In altre circostanze, a Richmond, con un sopracarico di passeggieri, fu constatato un impiego d'energia elettrica di quasi 37 cavalli.

Allo sforzo per la partenza — secondo le misure calcolate sulle vetture — le correnti misuravano generalmente da 18 a 20 *ampères* con circa 460 *volts;* e sulle salite le correnti erano di 25 *ampères*.

L'autore, del resto, nel suo calcolo sul materiale elettrico ammette che sia sufficiente ad ogni vettura un motore elettrico di 10 cavalli.

***

Attualmente la rete delle ferrovie e delle tramvie elettriche negli Stati Uniti misura 1,032 chilometri, con 1,280 vetture; e sono in corso di costruzione 45 nuove linee per una lunghezza totale di 820 chilometri.

Per coloro, poi, ai quali piaccia farsi un concetto del rapido sviluppo delle tramvie e ferrovie elettriche negli Stati Uniti d'America, ricordiamo in apposita nota (1) i cenni statistici che su di esse abbiamo pubbblicato nell'ultimo biennio.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Progetto d'orario estivo sulla Adriatica.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto completo d'orario da attivarsi colla data del 1° giugno p. v., studiato in base agli accordi stabiliti nella conferenza tenuta a Roma nei giorni 21 e 22 marzo p. p.

><

Ferrovia Genova-Ovada-Asti.

(Deliberazione dei lavori dei tronchi 1°, 2° e 3° della tratta Nizza-Asti).

Sappiamo che nella seduta, 11 corrente, del Comitato delle Strade Ferrate del Mediterraneo vennero deliberate alle Ditte Romanini-Ercole-Romanelli, i lavori dei tronchi 1°, 3°, 5° della tratta Nizza-Asti della Genova Ovada-Asti compresi fra le progressive 76.000-81.459.16 (metri 5459.16); 83.583.90-86.073.54 (metri 2489.64) e 90 782.05-95.119.58 (metri 4337.53).

(Deliberazione dei lavori dei tronchi 4° e 5° della tratta Acqui-Nizza).

Ci si informa inoltre che la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha deliberato alla Ditta De Rossi Francesco l'aggiudicazione dell'appalto per la costruzione dei tronchi 4° e 5° della tratta Acqui-Nizza della linea Genova-Ovada-Asti.

Detti tronchi misurano una lunghezza complessiva di m. 4620, ed in essi vi è compresa la costruzione della galleria d'Alice Bel Colle, lunga m. 1902.

><

Ferrovia Avellino-Ponte Santa Venere.

(Prossima gara per la costruzione del 1° lotto del tronco Avellino-Paternopoli).

Il Comitato della Mediterranea ha autorizzata l'apertura di una gara fra un determinato numero di Ditte per la costruzione del tratto di linea compreso nel primo lotto del tronco Avellino-Paternopoli (ferrovia Avellino-Ponte Santa Venere), compreso tra le progressive 0.419-7.030.

><

Ferrovia Torino-Milano

(Attivazione doppio binario fra Vercelli e Livorno Vercellese).

Sulla tratta Vercelli-Livorno Vercellese della linea Torino-Milano, a datare dal giorno 15 aprile corrente,

(1) Nel n. 43 del 27 ottobre 1888 (Notizie ferroviarie estere): Prospetto riassuntivo delle ferrovie elettriche in esercizio alla fine del 1887. — Nel n. 5 del 2 febbraio 1889: Speciale articolo sulle « Tramvie elettriche in esercizio in Europa ed America alla fine del 1887 ». — Nel n. 20 del 18 maggio 1889 (Notizie ferroviarie estere): Stato, a quell'epoca, delle tramvie elettriche, in esercizio ed in costruzione, negli Stati Uniti. — Nel n. 6 dell'8 febbraio 1890 (Notizie ferroviarie estere): Cenno statistico al principio dell'anno corrente.

fu attivato il servizio a doppio binario, principiando col treno 304.

Dei 150 chilometri, che misura la linea di Milano, rimangono solamente 35 chilometri a un solo binario, cioè fra Chivasso e Livorno, fra Vercelli e Borgo Vercelli e fra Trecate e Magenta.

><

Ferrovia Sparanise-Gaeta
(*Appalto ad unico incanto di ferri minuti per il tronco Savone-Carinola*).

Alle ore 10 antimeridiane del 29 aprile corr., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti di tipo speciale, risultanti dal quadro che segue ed occorrenti per l'armamento del tronco Savone-Carinola della linea Sparanise-Gaeta:

1. Stecche corniere . .	Quintali	312.00
2. Piastre di fondo. . .	Id.	164.80
3. Chiavarde con rosette.	Id.	39.60
4. Arpioni ordinari . .	Id.	108.68
5. Arpioni d'arresto . .	Id.	31.02

La somma di stima, salvo il percentuale ribasso che potrà essere offerto, è di L. 30,000.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 1,500; la definitiva in L. 3,000.

Tanto le stecche, quanto le piastre, le chiavarde e gli arpioni ordinari e di arresto dovranno essere consegnati per metà entro il 1° giugno 1890 e per l'altra metà entro il 1° luglio successivo: sui vagoni franchi alla stazione di Sparanise (linea Roma-Napoli).

L'asta avrà luogo a termini dell'art. 87, lettera *a*, del Regolamento di contabilità 4 maggio 1885, n. 3074 e cioè mediante offerte segrete da presentarsi all'asta, o da farsi pervenire in piego suggellato all'autorità che presiede all'asta per mezzo della posta, ovvero consegnandolo personalmente, o facendolo consegnare a tutto il giorno che precede quello dell'asta.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovia Parma-Spezia
(*Appalto ad unico incanto di ferri minuti per il tronco Guinadi-Pontremoli*).

Alle ore 10 antimeridiane del 5 maggio p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà allo incanto per lo appalto e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti del 1° tipo ferrovie complementari, per l'armamento del tronco Guinadi-Pontremoli della linea Parma-Spezia in un solo lotto, come dal quadro che segue:

1. Stecche corniere . .	Quintali	495.52
2. Piastre di fondo . . .	Id.	705.87
3. Chiavarde con rosette .	Id.	91.86
4. Arpioni	Id.	361.78

La somma di stima è fissata in L. 72,532.87; la cauzione provvisoria in L. 3,700; la cauzione definitiva in L. 7,300.

Il termine perentorio per la consegna scade il 10 luglio 1890; il luogo di consegna è nella stazione di Pontremoli.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovia Bologna-Verona.
(*Consolidamento del rilevato sul tronco Bologna-S. Giovanni in Persiceto*).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto per i lavori di consolidamento del rilevato ferroviario, fra i chilometri 17.422.66 e 17.862.86 a sinistra e 17.802.86 e 17.862.86 a destra del tronco Bologna-San Giovanni in Persiceto, della ferrovia Bologna-Verona.

Trattandosi di lavori che interessano l'esercizio, si provvederà mediante cottimo fiduciario alla fornitura della ghiaia, ed in economia alla posizione in opera della ghiaia medesima. La spesa preventivata per la esecuzione di tali lavori ammonta a L. 23,900.

><

Ferrovia Lavezzola-Lugo.
(*Lavori di consolidamento*).

La Società predetta ha rimesso al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie il progetto dei lavori di consolidamento della ferrovia, in corrispondenza delle rampe di accesso al ponte in ferro sul diversivo dello scolo Buonacquisto, fra i chilometri 17.388 e 17.870, della linea Lavezzola-Lugo. I lavori, il cui importo è preventivato di L. 20,680, saranno eseguiti in economia.

><

Ferrovia Belluno-Feltre-Treviso.
(*Lavori di completamento del tronco Treviso-Cornuda*).

La Società preindicata ha ripresentato all'approvazione governativa, colle modificazioni volute dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, la proposta dei lavori da eseguirsi pel completamento del tronco da Treviso a Cornuda nella ferrovia Belluno-Feltre-Treviso. La nuova perizia annessa al relativo progetto fa ascendere l'importo dei lavori a L. 167,600.

I lavori stessi saranno eseguiti in economia per la parte che riguarda: la espropriazione dei terreni, la mano d'opera pel ricarico della massicciata e pel raccordo delle livellette, la fornitura e posa in opera dei meccanismi fissi, e la fornitura delle traverse usate per la costruzione degli stecconati rustici. A mezzo di appalto per licitazione privata saranno eseguiti i rimanenti lavori, fra cui figura la costruzione di N. 6 case cantoniere doppie.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.
(*Stato dei lavori sul tronco Limone-Vievola al 1° aprile*).

Ci scrivono da Cuneo che il cattivo tempo e le forti nevicate, che si ebbero durante lo scorso mese di marzo, ritardarono e furono anche causa di parziale sospensione nei lavori di costruzione del tronco da Limone a Vievola (ferrovia Cuneo-Ventimiglia), nel quale è compresa la grande galleria di Tenda, la quale misura la lunghezza di m. 8,100.

La situazione di questa galleria al 1° del corrente mese era la seguente: *scavo:* avanzata m. 177, in calotta m. 95.50; *muratura* in calotta m. 24.

La situazione dell'altra galleria in costruzione lungo il predetto tronco, denominata di Limone, lunga m. 410.79, risulta come segue: *scavo:* avanzata m. 281.50; calotta m. 294; *muratura* in calotta m. 122.

><

Nuove costruzioni dell'Adriatica.
(Stato dei lavori al 1° marzo).

Intorno all' andamento dei lavori di costruzione della ferrovia Rocchetta Melfi-Gioia del Colle, Rocchetta Melfi-Potenza, Sulmona-Isernia e Lecco-Colico, state concesse alla Società delle Strade Ferrate Meridionali, riceviamo le seguenti informazioni, le quali sono riferite alla data del 1° marzo p. p.

I. — *Linea Rocchetta Melfi-Gioia.*

a) Movimento di materie. — Sono eseguiti metri cubi 393,854 di scavo e m. c. 492,788 di rialzo, ossia circa il terzo del movimento complessivo di materie, che è preventivato di m. c. 2,730,668;

b) Opere d'arte. — Delle 370 opere d'arte comprese nella linea, di cui 38 fra ponti e viadotti e 9 cavalcavia, sono in corso di costruzione N. 68, fra le quali il ponte sull'Ofanto ed i viadotti Arcidiaconata e La Macchia. Alcune delle opere minori sono già ultimate;

c) Gallerie. — Le gallerie sono in numero di sette, e misurano la complessiva lunghezza di metri 2390. Fra queste, sono in corso di esecuzione quelle di Santa Venere, Isca della Ricotta, Notarchivico, Spinazzola, La Macchia, De Marinis e Lamalunga. Il lavoro complessivamente eseguito è il seguente: *scavo*, in piccola sezione m. l. 1542.44, in grande sezione m. l. 510; *muratura* della calotta m. l. 400, dei piedritti m. l. 21;

d) Stazioni e case cantoniere. — Sono in corso di costruzione le stazioni di Rapolla-Lavello, Venosa, Spinazzola, Poggiorsini e Santeramo. Le case cantoniere in costruzione sono in numero di 52, delle 137 comprese nella linea. Fra quelle in corso, ve ne sono parecchie che mancano solo dei finimenti.

II. — *Linea Rocchetta Melfi-Potenza.*

I lavori sono per ora limitati al tronco Rocchetta Melfi-Rionero:

a) Movimenti di materie. — Sono eseguiti metri cubi 135,078 di scavi e m. c. 69,050 di rialzi, ossia circa il quarto del movimento complessivo di materie, che è di m. c. 767,291;

b) Opere d'arte. — Il tronco comprende N. 83 opere d'arte, di cui N. 21 viadotti e 2 cavalcavia. Sono in corso di costruzione 4 viadotti e 5 opere minori;

c) Gallerie. — Le gallerie comprese nel tronco sono 18, e misurano la complessiva lunghezza di m. 6,392.18. Di queste, sono in corso di esecuzione quelle denominate Capra 1ª, Capra 2ª, Capannola, Paradiso, Maria Giovanna, Solorzo, Della Paglia e Cardinale. Il lavoro complessivamente eseguito è il seguente: *scavo*, piccola sezione m. l. 411.10, grande sezione m. l. 206.70; *muratura*, della calotta metri lineari 76, dei piedritti m. l. 24;

d) Stazioni e case cantoniere. — Sopra le 24 case cantoniere comprese nel tronco, sono in corso di costruzione N. 4. Nessun lavoro si è ancora fatto per le stazioni.

III. — *Linea Solmona-Isernia.*

I lavori sono per ora limitati al tronco Solmona-Canzano:

a) Movimenti di materie. — Sono eseguiti metri cubi 47,355 di scavi e m. c. 30,060 di rialzi, ossia circa il decimo del movimento complessivo di materie, che è di m. c. 771,200;

b) Opere d'arte — Il tronco comprende numero 110 opere d'arte, fra cui 30 viadotti e 2 cavalcavia. Nessuna opera è cominciata: solo si stanno eseguendo delle strade di servizio e si ammaniscono i materiali;

c) Gallerie. — Il tronco comprende N. 8 gallerie della lunghezza totale di m. 2720.04. Sono in corso di costruzione le gallerie Pettorano, Pineta e Pantano 2ª, ed il lavoro complessivo in esse eseguito è limitato a m. l. 77 di scavo in piccola sezione.

IV. — *Linea Lecco-Colico.*

I lavori limitansi per ora al tronco da Lecco a Bellano:

a) Movimenti di terra. — Sono eseguiti metri cubi 19,600 di scavi e m. c. 20,000 di rialzi, ossia 7 0|0 circa del movimento complessivo di materie, che è di m. c. 546,000;

b) Opere d'arte. — Il tronco comprende numero 110 opere d'arte, fra cui N. 8 viadotti, un ponte a travata metallica e N. 9 cavalcavia. Non è incominciato che un solo sottovia;

c) Gallerie. — Il tronco comprende N. 17 gallerie della lunghezza totale di m. 7210. Sono appena iniziati i lavori di scavo in quelle denominate S. Martino e S. Giorgio.

><

Stazione di Verona.
(Proposta e preventivo per impianto bocche da incendio).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa la proposta per l'impianto di bocche da incendio nella stazione di Verona P. V. La spesa preventivata per l'esecuzione degli occorrenti lavori ammonta a L. 46,000. I lavori stessi saranno eseguiti mediante appalto a licitazione privata, fatta eccezione per lo spostamento dei binari e dei meccanismi a cui si provvederà in economia.

><

Stazioni di Voltri e Sestri Ponente.
(Progetti d'ampliamento).

Sappiamo che fra i Servizi interessati della Società per le Ferrovie del Mediterraneo sono stati presi accordi onde predisporre i progetti d'ampliamento delle stazioni di Voltri e di Sestri Ponente, le quali sono affatto insufficienti, sia per l'importanza del traffico locale a motivo dei molti e grandiosi stabilimenti industriali che ivi esistono, e sia per non peggiorare le condizioni della stazione di Sampierdarena, nella quale devonsi trattenere i carri che non possono essere ricevuti nelle predette stazioni.

><

Porto di Savona.
(Sentenza del Tribunale nella causa tra la Società delle grue idrauliche e la Mediterranea per rimozione di binari sulle calate).

Nella causa promossa dalla Società delle grue idrauliche contro l'Amministrazione ferroviaria per la rimozione di binari sulle calate della nuova Darsena a Savona, il Tribunale di quella città, con sua recente sentenza, ha stabilito quanto segue:

« Commette prima ed avanti ogni cosa a tre pe-
» riti, che si nominano nelle persone dei signori:
» Baldi Federico, Martinengo Alessandro, e Cacciò
» cav. Serafino, ingegneri, di procedere ad un'ispe-
» zione del sito ove si trovano le grue idrauliche della
» Società attrice e di quello ove fu costruito il nuovo
» binario, oggetto dell'attuale contestazione, e di
» riferire se, e fino a qual punto, il binario stesso
» rechi impedimento al regolare esercizio delle grue
» anzidette, e ciò in base alle premesse considera-
» zioni, tenuto conto delle condizioni speciali in cui

» si trova l'esercizio medesimo vincolato ai termini » degli atti di concessione 8 marzo 1884 e 28 aprile » 1886, procedendo a siffatta disamina colla scorta » degli atti e facendosi carico delle osservazioni delle » parti, non senza riferire in pari tempo se, come » propone la convenuta Amministrazione, si possa » ovviare ai lamentati inconvenienti, armando il bi» nario di controguide e riducendolo, mediante gli » opportuni lavori allo stato in cui sono i passaggi » a livello, non senza suggerire quelle altre opere » che possano valere a raggiungere lo scopo prein» dicato ».

><

Percorrenza del materiale mobile della Mediterranea nei primi due trimestri dell'esercizio 1889-90.

1° Trimestre:		
Locomotive	Km.	7,871,363
Carrozze	»	33,156,774
Bagagliai	»	7,828,450
Carri	»	66,930,038
2° Trimestre:		
Locomotive	Km.	7,999,378
Carrozze	»	31,438,851
Bagagliai	»	7,978,125
Carri	»	66,669,480

><

Per la riforma nella struttura delle tariffe speciali della Sicula.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato all'approvazione governativa il progetto di riforma nella struttura delle tariffe speciali vigenti per la propria rete.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. che possa essere approvata una proposta di transazione di vertenze coll'Impresa Lentati Costantino, in ordine ai lavori di costruzione del tronco da Bressana a Broni, nella ferrovia Vercelli-Mortara-Broni;

2. che, nei termini ammessi dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, possano approvarsi gli accordi conchiusi fra l'Amministrazione governativa e l'Impresa Pasi, per tacitare le vertenze relative alla costruzione dei tronchi Ravenna-Bevano e Bevano-Cervia, e del ponte sul fiume Uniti, lungo la linea Ferrara-Ravenna-Rimini;

3. che possa approvarsi l'atto di transazione concordato fra l'Amministrazione governativa e la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova per tacitare le vertenze insorte in ordine alla liquidazione finale dei lavori di costruzione del tronco San Donà-Portogruaro, della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro;

4. che si possa stipulare con la Società per gli Alti Forni e acciaierie di Terni un contratto per la fornifura di 75,000 tonnellate di rotaie d'acciaio, in base al proposto capitolato, da fornirsi nel sessennio 1890-95; ed ha dato parere sul condono di multa per ritardo nella consegna da parte della predetta Società di una fornitura di 12,500 tonnellate di rotaie.

><

Tariffe.

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa la proposta per estendere la tariffa locale N. 212 P. V. ai trasporti di « lava greggia (basoli) per lastricati e » costruzioni, e materiali da costruzione compresi » nella Serie I della tariffa speciale N. 121 P. V. in » partenza da Boscoreale e da stazioni della linea » Napoli Castellamare di Stabia, e diretti a stazioni » della linea da Caserta a Roma ».

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quella delle Ferrovie Meridionali, ha chiesto di essere autorizzata a concedere alla Ditta Ernesto Mariani il prezzo di L. 0.0408 per tonnellata-chilometro stabilito dalla tariffa locale N. 217 P. V., oltre al diritto fisso di L. 0.204 per tonnellata, carico e scarico a cura e spese delle parti, per i suoi trasporti di mattoni a vagone completo, carico fino alla portata in partenza dalla stazione di Albate-Camerlata e con destinazione di Milano P. G. La Ditta predetta s'impegnerebbe per un traffico minimo annuale di 300 vagoni.

><

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con le Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione governativa la seguente modificazione alla tariffa speciale N. 54, piccola velocità accelerata:

Intestazione attuale: Vini comuni, vermouth e mosto in botti o barili a vagone completo;

Intestazione modificata: Spedizioni a vagone completo di vini comuni e vermouth in botti o barili ed in bottiglie incassate, vino comune in recipienti di tela impermeabile, e mosto in botti o barili od in recipienti di tela impermeabile.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto del fabbricato viaggiatori per le stazioni di Villafalletto, Costigliole e Verzuolo; e del ponte sul torrente Macra, lungo la linea Cuneo-Saluzzo.

2. Progetto per quindici travate metalliche lungo il terzo tronco Arpino-Sora della ferrovia Roccasecca-Avezzano.

3. Progetto delle travate metalliche sui ponti lungo il terzo tronco Arpino-Sora della ferrovia Avezzano-Roccasecca.

4. Progetto per la fornitura dei ferri minuti d'armamento per taluni tronchi delle linee complementari in Sicilia e Calabria.

5. Competenza e riparto della spesa per l'esecuzione dei lavori di sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Rimini.

6. Progetto di lavori di completamento del tronco Treviso-Ponte di Piave della ferrovia Treviso-Motta.

7. Progetto per lavori di completamento lungo il tronco Ponte di Piave-Motta della ferrovia Treviso-Motta.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 15 aprile (N. 89). — **Decreto Ministeriale** (delle Poste, Telegrafi e del Tesoro) in data **28 marzo 1890** che determina le norme per la bollatura preventiva per opera dell'Officina governativa delle carte-valori, delle cartoline postali provvedute dall'industria privata. — Questo decreto avrà effetto dal 1° luglio p. v., previa registrazione della Corte dei conti.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ovada-Alessandria. — *Nel Consiglio Provinciale di Genova.* — Nella seduta del 16 corrente ebbe luogo una lunga discussione sulla domanda di un sussidio di L. 100,000 presentata dal Consorzio per la costruzione di una ferrovia Ovada-Alessandria. Il relatore per la proposta accennò che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato un voto favorevole a tale linea; che la Società Mediterranea è disposta ad assumerne la costruzione; che diversi Comuni della Provincia d'Alessandria sono pronti ad accordare un sussidio.

Essendosi constatato che il numero dei consiglieri presenti non raggiungeva quello di 40, stabilito dalla legge per deliberare validamente su tale oggetto, il Consiglio non potè prendere alcuna deliberazione.

Di questa ferrovia ci occorse di trattare parecchie volte nello scorso anno. Riassumendo complessivamente quanto possa più specialmente dare un concetto di questa linea, che avrebbe lo scopo di allacciare la città e provincia di Alessandria colla ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti ricorderemo:

Secondo il progetto adottato dal Consorzio, la linea, staccandosi dal binario Alessandria-Acqui a due chilometri da Alessandria, passerebbe il fiume Bormida presso la Maranzana e, toccando alcuni importanti Comuni, varcherebbe quindi il torrente Orba sopra altro ponte, e raggiungerebbe la stazione di Ovada (San Gaudenzio) sulla linea Genova-Asti;

La linea misurerà metri 34,000, avrà una pendenza massima dell'8 0|00, poche curve e larghissime;

Il costo è preventivato in L. 5,200,000 circa;

Il consorzio domandò la concessione della linea e ottenne dal Ministero il massimo sussidio di lire 3000 al chilometro per 70 anni;

La linea sarebbe costruita dalla Società delle ferrovie del Mediterraneo, col sussidio chilometrico dato dal Governo. Il Consorzio degli enti interessati concorrerà, a fondo perduto, nella spesa per la somma di L. 1,650,000.

Ad uno speciale studio, poi, tra due progetti della linea medesima, abbiamo accennato nelle « Notizie ferroviarie italiane » del n. 27 del 6 luglio 1889.

Ferrovia direttissima Trieste-Venezia. — *Stato degli studi ed istanze per la costruzione del tronco Monfalcone-San Giorgio di Nogaro.* — Scrivono da Trieste alla *Gazzetta Piemontese*, da cui riassumiamo la notizia, che della ferrovia direttissima Trieste-Venezia, della quale si è già occupato il *Monitore* (1), non si parla quasi più. Il Governo austriaco, che sembrava da principio favorevole alla sollecita costruzione di un breve tronco, non costoso, ora si addimostra molto riservato. Le petizioni dei Comuni giaciono inevase e forse giaceranno nei Ministeri un pezzo. Si dice che l'opposizione di Gorizia e qualche influente pressione abbiano maggior peso sulla bilancia di tutte le cento ragioni che militano a favore del brevissimo tronco, che raccorcierebbe di quasi tre ore la durata del percorso fra Trieste e Venezia.

Il nuovo tronco — possiamo aggiungere — percorrerebbe l'ubertosa pianura friulana, traverserebbe l'Isonzo a Pieris, lasciando a destra Villa Vicentina (dell'imperatrice Eugenia), a sinistra Aquileja e Grado. Si allaccerebbe alla linea San Giorgio-Palma, dopo aver percorso 25 chilometri in territorio austriaco e 5 in territorio italiano. Opere d'arte importanti una sola: il ponte sull'Isonzo.

Tramvie a trazione funicolare e tramvie a trazione elettrica a Genova. — *Deliberazione della Giunta Municipale per la concessione.* — La Giunta Municipale di Genova ha, nelle sue adunanze della scorsa settimana, deliberato di rassegnare al Consiglio Comunale il progetto, da essa approvato, circa le condizioni per la concessione a Francesco Giuseppe padre e figlio Buker dell'impianto ed esercizio:

(1) Vedi numeri 3 e 5.

1. Di due piani inclinati a trazione funicolare, l'uno da piazza della Zecca alle mura delle Chiappe e l'altro da piazza Acquaverde alla sommità di S. Ugo;

2. Di due tramvie a trazione elettrica, l'una da piazza Brignole attraversando in galleria i colli di Castelletto e della Villetta Dinegro, e l'altra da piazza Corvetto a Staglieno per via Assarotti, piazza Manin e la nuova via da costruirsi fra questa piazza e la via Nazionale del Bisagno.

Di queste tramvie abbiamo già fatto parola sin dallo scorso anno, e specialmente nel n. 42 del 19 ottobre 1889, a pagina 672, ove abbiamo dato un cenno tanto del sistema per le tramvie funicolari, quanto del sistema per le tramvie elettriche.

Ricordiamo infine come nel successivo n. 43 abbiamo accennato alla discussione fatta in proposito nel Consiglio Comunale nella seduta del 22 stesso mese; nella quale, poi, la proposta non fu posta in votazione.

Tramvia a vapore Arona-Gravellona. — *Per l'organizzazione di un Comitato promotore.* — Per iniziativa del Sindaco e di parecchi consiglieri comunali di Arona e di altri dei Comuni limitrofi, nonchè col concorso di molti egregi cittadini, si sta organizzando un Comitato per l'attuazione di una tramvia a vapore Arona-Gravellona. Giunsero moltissime adesioni degli industriali e dei proprietari delle ville poste lungo il litorale: influenti personaggi nella politica e nel mondo finanziario hanno promesso il loro valido appoggio.

Prima della fine del mese sarà indetta in Arona una grande adunanza.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — *Per la ripresa dei negoziati italo-svizzeri sulla base del tracciato preferito dall'Italia.* — A complemento delle notizie date nei numeri 12 e 13 aggiungiamo che il Consiglio federale di Berna:

1. Ha adottato pei negoziati col Governo italiano circa la galleria del Sempione il progetto cosidetto *di base* del 1882;

2. Ha avvertito la Direzione della Compagnia Giura-Sempione di sottoporgli, entro breve termine, i piani definitivi di costruzione, il preventivo delle spese ed il piano finanziario;

3. Ha informato il Governo italiano di essere disposto ad entrare nelle di lui vedute e che il Ministro svizzero a Roma, il signor Bavier, gli comunicherà i piani tecnici ed il preventivo finanziario per continuare i negoziati.

Circa il progetto « cosidetto di *base* del 1882 » per la galleria del Sempione, ricordiamo che di esso e degli altri presentati alla Conferenza Italo-Svizzera tenutasi a Berna nel luglio 1889, ha ampiamente trattato il *Monitore* nello speciale articolo « Valico ferroviario del Sempione » nel n. 32 del 10 agosto 1889 a pag. 506.

Ferrovie Svizzere. — *Prima corsa di prova sulla ferrovia del Monte Generoso.* — Riportiamo dalla *Gazzetta Ticinese* del 15 corrente: « Colla maggior compiacenza, e tributando un nuovo elogio alla spettabile Direzione ed alla solerte impresa Abt-Bertschinger, vi trasmetto la notizia che stamane il piccolo treno della ferrovia Capolago-Monte Generoso ha raggiunto questa stazione della Bella Vista, percorrendone i sei chilometri e mezzo in cinquanta minuti. Ormai, se il tempo favorisce, non può essere dubbio che l'esercizio della ferrovia del Generoso potrà essere inaugurata col 1° giugno p. v., data che già precedentemente avevamo riferito come probabile ».

Circa al tracciato ed i principali dati tecnici ed altimetrici di questa ferrovia, rimandiamo i nostri lettori allo speciale articolo « Ferrovia del Monte Generoso » nel n. 44 del 3 novembre 1888 a pag. 698; circa la costituzione della Società per la costruzione e per l'esercizio, li rimandiamo al n. 4 del 26 gennaio 1889 (Notizie ferroviarie estere) a pag. 58.

— *Per le ferrovie Mendrisio-Saronno* e *Mendrisio-Stabio.* — Riportiamo dalla stessa *Gazzetta*, che dichiara ricevere le seguenti informazioni da persona amica e competente:

« Il Consiglio federale non ha punto prorogato i termini per la concessione della ferrovia Mendrisio-Saronno, sibbene ha prorogato la concessione 29 giugno 1886 fatta ai signori Von Ernst e consorti per una ferrovia da Mendrisio alla frontiera italo-svizzera presso Stabio, con diramazione in direzione sud-est fino alla frontiera; ciò che ha nulla o assai poco a vedere coi ben diversi progetti della linea direttissima Mendrisio-Saronno, compilati di pieno accordo dalla città di Milano, dal Comune di Mendrisio e dalla Società del Gottardo, subordinati tutti alla concessione italiana non ancora ottenuta.

« Anzi, in contemplazione appunto di tali progetti, il Consiglio federale, con risoluzione 8 andante, ha stabilito: « Ove entro questo termine (31 dicembre 1890) la concessione per le linee suddette (prevedute dalla concessione » 29 giugno 1886) *o per una parte soltanto delle stesse*, » venga domandato da altre persone in grado di presentare » migliori garanzie per la loro costruzione, resta riservato » all'Assemblea federale di ritirare in tutto od in parte la » concessione di cui sopra, *anche prima della scadenza del* » *termine suaccennato*, e di trasferirla ai nuovi petenti, » salvo che gli attuali concessionari forniscano le medesime » garanzie entro il termine che verrà loro stabilito ».

Ferrovie Francesi. — *Movimento nelle stazioni di Parigi durante le Esposizioni 1878 e 1889.* — Al maggiore movimento complessivo sulle ferrovie francesi durante l'Esposizione Universale dello scorso anno, abbiamo già fatto cenno nel n. 8; diamo ora il prospetto completo del movimento nelle stazioni di Parigi, dal maggio al novembre, comparativamente negli anni delle due Esposizioni 1878 e 1889.

COMPAGNIE	Numero dei Viaggiatori partiti e arrivati		Numero dei Viaggiatori in treni di piacere contati una sola volta	
	1878	1889	1878	1889
Est. . . .	2,979,000	5,014,000	64,000	110,000
Nord . . .	4,885,000	7,007,000	116,000	192,000
Orlèans . .	1,508,000	2,154,000	53,000	158,000
Ouest (Grandi linee (1) .	2,895,000	3,809,000	57,000	187,000
P.-L.-M. . .	2,495,000	3,343,000	70,000	101,000
	14,762,000	21,327,000	360,000	748,000

Da questo prospetto ben appare come il numero dei passeggieri arrivati e partiti nel 1889 a Parigi, durante l'Esposizione, supera di 6,565,000 il numero di quelli del 1878, e come il numero dei viaggiatori dei treni di piacere segna del pari un aumento di 88,000 persone sul numero del 1878.

Ferrovie Inglesi. — *Progetto di nuove costruzioni nel 1890.* — Al Parlamento inglese furono presentate domande di concessioni ferroviarie in così gran numero da non essere ciò avvenuto dal 1885.

Furono presentate dalle Società esistenti 91 dimande per una lunghezza complessiva di 643 chilometri e per l'importo di 17,801,000 lire sterline. Inoltre 23 domande furono presentate da nuove Società per la lunghezza di 605 chilometri e per un importo di 17,377,000 Ls.

Nell'attuale sessione parlamentare dovranno inoltre essere esaminate 19 proposte di tramvie per la lunghezza di 61 chilometri e per l'importo di 653,250 Ls.

Nello scorso anno 73 Società, con un capitale di lire sterline 10,774,000, avevano chiesto la concessione di 297 chilometri; e 19 nuove Società, col capitale di Ls. 10,142,000, avevano chiesta la concessione di 532 chilometri di nuove linee.

(1) La *Ouest-banlieue* nel 1889:

Saint-Lazare	18,334,000
Montparnasse	3,007,000
Champ de Mars	3,849,000
	25,190,000

Notizie Diverse

Commissione permanente per la direzione dei servizi del porto di Genova. — *Adunanza del 16 corrente.* — Il prefetto, presidente, diede lettura dei prospetti dei vagoni caricati nel porto nell'ultima quindicina, constatando che il servizio ferroviario nel porto ha proceduto in quell'epoca in modo soddisfacente, ciò che, del resto, si verifica da qualche tempo.

Indi la Commissione occupò tutta la sua lunghissima seduta nell'esame, discussione e approvazione, con diverse modificazioni di ciascun articolo, dei regolamenti proposti dalla Camera di Commercio, e che dovranno andare in vigore col 1° maggio prossimo venturo, per l'esercizio degli apparecchi idraulici nel porto, per il personale adibito all'esercizio dei detti apparecchi, per l'esercizio delle tettoie, capannoni e spazi liberi nel porto, e in ultimo per il personale da adibirsi all'esercizio di detti capannoni, tettoie, ecc.

Roma porto di mare. — *Relazione della Commissione per il progetto Oberholtzer.* — Il giorno 12 corrente, nelle sale della R. Prefettura di Roma, si è riunita la Commissione speciale per l'esame del progetto « Roma porto di mare », dell'ingegnere Francesco Oberholtzer.

Presiedeva il Prefetto ed erano presenti i rappresentanti dei Ministeri dell'Interno, dei Lavori Pubblici, della Guerra, della Marina, il delegato della Camera di Commercio e quello del Municipio.

Fu letta e quindi firmata la relazione in cui si approva in massima il progetto, salvo alcune modalità di esecuzione alle quali l'ingegnere Oberholtzer ha dichiarato di uniformarsi.

Delle conclusioni della Commissione abbiamo già fatto cenno nel n. 11 del corrente anno; e del progetto dell'ingegnere Oberholtzer abbiamo pubblicato i dati principali nel n. 44 del 1889.

Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni. — *Assemblea generale e relazione 1889.* — Il 13 corrente, a Padova, nei locali della Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche, si tenne l'Assemblea Generale ordinaria degli azionisti degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni.

Presiedette la numerosa adunanza il presidente commendatore Breda. Risultò dalla gestione 1889 un utile netto di L. 1,363,014.76, che andrà quasi totalmente a saldare la rimanenza delle perdite subìte nelle prime gestioni di questa industria ferriera ammontanti a L. 1,361,756.54. Furono riconfermati tutti gli uscenti dalle cariche.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

I. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 167,600 * per lavori di completamento del tronco Treviso-Cornuda della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

L. 46,000 * per impianto di bocche da incendio nella stazione di Verona;

L. 24,850 per lavori occorrenti per il prolungamento del binario tronco e di quello di terza linea alla stazione di Lodi in dipendenza dell'attivazione del secondo binario fra Rogoredo e Casalpusterlengo

nella linea Milano-Piacenza, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

L. 23.900 * per consolidamento del rilevato ferroviario a sinistra e a destra del tronco Bologna-S. Giovanni in Persiceto, linea Bologna-Verona;

L. 20,680 * per consolidamento del rilevato ferroviario fra i km. 17.388 e 17.870 della linea Lugo-Lavezzola;

L. 5770 per prolungamento del binario-tronco nella stazione di Sommacampagna, in dipendenza del raddoppiamento di binario fra Brescia e Sommacampagna nella linea Milano Venezia;

L. 3450 per lavori di riparazione e di sistemazione di pavimenti nei fabbricati viaggiatori e nelle case cantoniere del tronco Avezzano-Solmona, della ferrovia Roma-Solmona;

L. 3100 per sostituzione nella stazione di Terni della stadera a ponte da 20 tonnellate, vecchio tipo, con un'altra stadera da 30 tonnellate a rotaia continua del sistema Bianco-Opessi;

L. 2730 per ricostruzione di un cunettone di scolo presso la spalla Treviso del ponte Gresal al km. 73.800 della linea Belluno-Feltre-Treviso;

L. 1720 per sistemazione di n. 16 cisterne pel tronco da Avezzano a Solmona nella ferrovia Roma-Solmona.

Rete Mediterranea. — I progetti particolareggiati delle 14 opere d'arte maggiori, cadenti nella tratta Ovada-Acqui-Asti, della linea Genova-Ovada-Asti.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 17,550 pel consolidamento del tratto di corpo stradale detto delle Solatie alla progressiva 225.400 della linea Asciano-Montepescali;

L. 3250 per la costruzione d'un timpano e muri andatori dalla parte sinistra del ponte sul Rio Pozzale, lungo la linea Cecina Pisa;

L. 21,500 per il consolidamento del rilevato stradale presso la galleria di Casavecchia fra le progressive 225.000 e 225.200 della linea Empoli-Chiusi;

L. 2550.40 per lavori eseguiti d'urgenza agli argini franati fra i caselli 45 e 46 e 47 e 48 della linea Gallarate-Laveno, nei giorni 27 e 28 ottobre 1889;

L. 1,200 per il consolidamento dell'acquedotto di m. 1 di luce al km. 53.145 fra le stazioni di S. Basilio o Scanzano della linea Taranto-Reggio.

3. — Gare aperte.

Rete Adriatica. — 5 maggio — Appalto, in quattro lotti, di lavori per la costruzione del tronco Canzano-Roccaraso della ferrovia Solmona-Isernia, nei quali sono comprese le grandi gallerie di Maiella e di Montepagano.

Rete Mediterranea. — Ricevonsi offerte a trattative private per la fornitura di traversi di quercia-rovere (V. pagine *Annunzi*).

Ministero dei Lavori Pubblici. — 29 aprile, ore 10 antim. — Appalto * e deliberamento definitivo di ferri minuti per l'armamento del tronco Savone-Carinola della linea Sparanise-Gaeta.

— 5 maggio, ore 10 ant. — Appalto * e deliberamento definitivo dei ferri minuti per l'armamento del tronco Guinadi-Pontremoli della linea Parma-Spezia.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Comitato, 18 corrente*). — Fratelli Invitti e C. di Milano per fornitura di N. 12 carrozze di terza classe a 2 assi, 4 compartimenti e ritirata, munite di freno a vite e di freno Westinghouse ed illuminazione a gaz;

Angelo Giotti di Arezzo, per fornitura di N. 20,000 traversi di quercia rovere;

Haas Filippo e Figli di Milano, per fornitura di m. 8000 di stoffa di lana color avana per tendine delle vetture;

Gaetano De Nicolò di Minturno, per appalto lavori di costruzione del tronco 5° della linea Sparanise-Gaeta;

Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech di Savona, per fornitura di N. 160,000 piastre intermedie ordinarie per l'armamento Vignole;

Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech di Savona, per fornitura di tonnellate 10,800 di rotaie in acciaio Martin per armamento;

Gaetano De Nicolò di Sessa Aurunca, per appalto costruzione della 2ª tratta del tronco 4° della linea Sparanise-Gaeta;

Dellanoce Angelo di Stradella, per appalto lavori di ampliamento della Stazione di Stradella;

Bavona Giovanni di Montepescali, per appalto lavori di consolidamento della trincea sulla linea Montepescali-Asciano;

Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche e C. di Padova, per fornitura di 2 serbatoi in lamiera di ferro e relativi accessori;

Filosi Antonio di Borgomanero, per fornitura di 2000 traversi di legno quercia rovere;

Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech, per fornitura di 6000 stecche a corniera in acciaio.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Roma (25 aprile, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di un tratto di fogna che partendo da via Nazionale e percorrendo la via dei Serpenti andrà a congiungersi col collettore alto in piazza della Madonna dei Monti. Importo L. 30,000. Cauz. provv. L. 1500. Cauz. def. L. 3000. Lavori compiuti in mesi sei.

Municipio di Borgotaro (29 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di ampliamento del Cimitero. Importo L. 57,986. Cauz. provv. L. 2000. Cauz. def. L. 6000. Fatali a giorni 15.

R. Prefettura di Rovigo (29 aprile, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di prosecuzione della difesa frontale a sinistra di Po in Comune di Ficcarolo. Importo L. 47,510. Cauzione provvisoria L. 2400. Cauz. def. il decimo. Lavori compiuti in 4 mesi.

Municipio di Oneglia (30 aprile, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione completa del Palazzo Municipale. Importo L. 97,000. Cauz. provv. L. 5000. Cauzione def. il decimo. Fatali 16 maggio, ore 12 merid.

R. Prefettura di Piacenza (30 aprile, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti pel prolungamento a monte della testata superiore e riparo ai guasti causati dall'ultima piena del Po alla difesa frontale di Roncarolo in Comune di Caorso. Importo L. 40,620. Lavori compiuti in giorni 60. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Livorno (30 aprile, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto per i lavori di costruzione di un nuovo gruppo di porticati nel Cimitero comunale. Importo L. 70,000. Cauzione provvisoria L. 3000. Fatali 16 maggio, ore 2 pom.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (1° maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale num. 73, dalla Provinciale Garibaldi alla Capitanata, compreso fra il Ponte Liscione sul Biferno e la nazionale Sannitica (metri 9,960.62). Importo L. 317,000. Cauz. provv. L. 20,000. Cauz. def. il decimo. Lavori compiuti in mesi quaranta. Fatali a giorni 15.

Genio Militare pei lavori della R. Marina in Taranto (1° maggio, ore 11 ant, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto per la manutenzione degl'immobili destinati ad uso della R. Marina nella Piazza di Taranto durante il triennio 1° luglio 1890 al 30 giugno 1893. Importo L. 180,000. Cauzione L. 18,000. Fatali a giorni 15.

R. Prefettura di Caltanissetta (3 maggio, ore 12 merid., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria Pietraperzia per Riesi, compreso fra la Sella Braemy ed il torrente Braemy (metri 994.27). Importo L. 42,165.64. Cauzione provv. L. 2000. Cauz. def. L. 4100. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Caserta (6 maggio, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 2° tronco della strada provinciale di 2ª serie da Opi per Forca d'Acero a San Donato, compreso fra la Sella di Forca d'Acero e la sponda destra del torrente Valle Cupa nel suo attraversamento superiore (metri 9,600.47). Importo L. 261,400. Cauzione provv. L. 15,000. Cauzione def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Genio Militare di Milano (7 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di una caserma per un reggimento di fanteria fra Porta Vittoria e Porta Romana in Milano. Importo L. 752,000. Cauz. L. 75,200. Lavori compiuti in giorni 700.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Genova (7 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione delle opere d'arte del porto di Genova e della spiaggia di Sampierdarena, dal giorno della consegna al 30 giugno 1893. Importo L. 259,000. Cauzione provvisoria L. 24,000. Cauz. def. il decimo.

Genio Militare di Milano (10 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di una Caserma per il Di-

stretto Militare di Milano. Importo L. 836,800. Cauz. L. 83,700. Lavori compiuti in 650 giorni.

Intendenza di Finanza in Roma (30 aprile, ore 10 ant.). — Secondo incanto per l'affitto biennale delle Miniere di ferro di Rio, Vigneria, Rio Albano, Terranera e Capobianco, Calamita e Ginevro nell'Isola dell'Elba, dello Stabilimento industriale di ferro in Follonica (Toscana), dei terreni ferriferi di proprietà demaniale nell'Isola del Giglio e della cava delle pietre refrattarie a Pruno nel Pietrasantino (Vedi num. 12).

Francia. — *Municipio di Nizza Marittima* (30 aprile, ore 3 pom.). — Aggiudicazione della concessione del Casino della città di Nizza e lavori di copertura di una parte del Paglione. Importo L. 1,200,000. Cauzione L. 300,000.

Svizzera. — *Società del Pubblico Macello di Lugano.* — Sino al 26 corrente mese, è aperto il concorso per le forniture e costruzioni del Pubblico Macello, del complessivo importo di fr. 84,633.

Progetti, tipi, capitolati e condizioni d'appalto. sono ostensibili dalle ore 9 ant. alle 4 pom. nell'Ufficio della Società al piano terreno della casa Airoldi.

Le offerte, corredate dall'attestato di moralità e della cauzione provvisoria di fr. 3000 (tremila) in cartelle del Debito Pubblico Cantonale od in effettivi, dovranno venire inoltrate al Consiglio di Amministrazione della Società, non più tardi delle ore 5 pom. del 27 corrente.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Laboratorio di Precisione — Torino — (28 aprile, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di Tonn. 500 di carbone agglomerato in formelle, a L. 40 la tonn. Cauzione L. 2000. Consegna a giorni 30.

R. Fabbrica d'Armi — Torre Annunziata — (2 maggio, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 3000 di acciaio dolce in lamiera del n. 2 per fianchi di caricatori di armi mod. 1870 e 1887. Importo L. 2550. Cauz. il decimo. Consegna a giorni 30.

Direz. Art. R. Marina — Spezia (3 maggio, ore 11 ant., 1ª asta). — Fornitura di piombo in lastre, in tubi ed in pani. Importo L. 19,132.70. Cauz. L. 1915.

R. Laboratorio di Precisione — Torino — (5 maggio, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di ottone in filo, lamiera e verghe. Importo L. 36,952.50. Cauz. L. 3696. Consegna a giorni 50.

Direzione delle Costruzioni Navali — Venezia — (5 maggio, ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura di Kg. 50,000 di olio d'oliva di 1ª qualità per macchine. Importo L. 60,000. Cauzione L. 6000. Fatali 26 maggio, ore 12 merid.

R. Prefettura — Padova — (7 maggio, ore 10 ant., unica e definitiva). — Fornitura quinquennale di sasso e relativa posizione in opera per la manutenzione, e per il progressivo sviluppo delle sassaie lungo la sponda sinistra di Adige, in territorio dei Comuni di Barbona, Vescovana, Boara-Pisani e Anguillara Veneta, sezione 2ª del Circondario idraulico di Este (dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1895). Importo L. 61,387. Cauz. provv. L. 3000. Cauz. def. il decimo.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione di 20 carri HB per conto delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

27 aprile. — **Società An. di Ferrovie e Tramvie nell'Emilia.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede in Bologna.

28 aprile. — **Società Italiana per le Ferrovie Economiche e Tramvie a vapore della provincia di Pisa.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede sociale in Torino, via Finanze, 13.

3 maggio. — **Società An. delle Tramvie della Provincia di Cremona.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede sociale in Torino.

4 maggio. — **Società delle Guidovie Centrali Venete.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 2 pom. nella sede sociale in Padova.

4 maggio. — **Società Anonima La Funicolare di Biella.** — Assemblea ordinaria e straordinaria per le ore 9 antim. in Biella Piazzo.

7 maggio. — **Società An. dei Tramways Siciliani.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 nella Sede Sociale in Bruxelles.

8 maggio. — **Società An. Strada Ferrata Santhià-Biella.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 1|2 pom. nella sala della Borsa in Torino.

Società Minerarie, Metallurgiche e Carbonifere.

29 aprile. — **Società delle Ferriere Italiane.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 1|2 pom. presso la Banca Generale in Roma.

30 aprile. — **Società An. Carbonifera Industriale Italiana.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede sociale in Genova, via Carlo Alberto, 3.

VERSAMENTI.

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo. — 8° e 9° decimo in conto delle 90,000 nuove azioni (Vedi pagine *Annunzi*).

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Aprile 12	Aprile 19
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 687.50	689
»	»	Mediterranee	» 556.50	557.50
»	»	Sicule	» 575	575
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	285
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 370	370
»	»	Gottardo	» 850	850
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 532	533.50
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 294	294
»	»	Novara-Seregno	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 313	313
»	»	» 2ª emiss.	» 307.50	307.50
»	»	Centrale Toscana	» 520	520
»	»	Meridionali	» 312.25	313.25
»	»	Sarde, serie *A.*	» 305.50	305.50
»	»	» serie *B.*	» 308 50	308.50
»	»	» 1879	» 308	308
»	»	Pontebba	» 460	460
»	»	Nord-Milano	» 262.50	264.50
»	»	Meridionali Austriache	» 324	324
»	»	Gottardo 4 %	» 102.50	102.20

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

Belgio. — I prezzi dell'aggiudicazione dei carboni per lo Stato, alla quale abbiamo accennato nell'ultimo numero, hanno dimostrato come dall'ultima aggiudicazione fattasi nel luglio 1889 i prezzi sieno aumentati del 100 al 125 0|0.

Accenniamo: i minuti magri da fr. 5.45 a 14.50; i mezzo grassi, tipo III, da fr. 7.90 a 15.75 e fr. 16; i mezzo grassi, tipo IV, da fr. 8 a 17; i fini grassi da fr. 10 a fr. 19.50; i *cokes* da fr. 20 a 35.

Germania. — Mercato sempre fermamente tenuto; prezzi sempre elevati, eccetto per i *cokes;* molte dimande dei carboni magri.

Ferri e ghise.

Belgio. — La fermezza del mercato dei carboni fa sentire la propria influenza sul mercato dei ferri che è ben tenuto.

Francia. — Ribasso nei ferri; questi, a Parigi, sono scesi a fr. 190. Anche nelle ghise si ha tendenza al ribasso; tanto nei primi quanto nelle seconde cercasi riavviare la esportazione.

Germania. — Il mercato siderurgico è sotto l'impressione della diminuita esportazione e dell'aumentata importazione constatate nell'ultime statistiche del movimento commerciale.

I fabbricanti di materiale mobile ferroviario ottennero importante aggiudicazione di 2,810 veicoli nel Belgio; altra grossa fornitura di materiale ferroviario la Società delle acciaierie del Reno, a Ruhrort, ottenne in Rumenia. Questa Ditta aveva fatto il prezzo di fr. 17,085; Ditte francesi fr. 18,961; Ditte belghe fr. 20,740.

L'Unione metallurgica del ferro e dell'acciaio in Germania conta attualmente: 60 società di miniere, 220 alti forni e acciaierie, 47 fabbriche di latta, 232 fonderie di ferro, 32 fabbriche di chiodi,

viti, ecc. 136 officine di costruzione, 21 fabbricanti di materiale rotabile per ferrovie, 17 cantieri di costruzioni navali, 1 fabbricante di apparecchi elettrici, 3 officine per rame, 36 stabilimenti carboniferi e per coke. In complesso questa Unione impiega 224,000 operai e rappresenta un capitale di marchi 1,400,000,000.

Inghilterra. — *Middlesbrough.* — Mercato debole. Ghisa Cleveland n. 3, quotata 46 sc. 9 d.; ferri fini ed acciaio in ribasso di 2 sc. 6 d.

Rame.

Francia. — *Parigi.* — Prezzi sostenuti. *Chilì*, in barre, 1e marche, fr. 135; marche ordinarie fr. 130; lingotti fr. 135. *Best Selected* fr. 145; minerale di Corocoro fr. 145.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato debole. Il rame inglese laminato è sceso, da M. 75 a 78, a M. 73 a 76 compresa la dogana Altri prezzi invariati: elettrolitico da M. 79 a 85; inglese affinato in lingotti da M. 59 a 61.

Inghilterra. — *Londra.* — Mercato instabile; ultimi corsi: *Chilì*, a contanti da Ls. 48 a 48-2-6, a tre mesi da Ls. 48-2-6 a 48-5; *Tough* inglese da Ls. 52 a 53: *Best Selected* da Ls. 54-10 a 56. Nel *furnace material* furono vendute 120 tonnellate di materiale italiano a 8 sc.

Stagno.

Francia. — *Parigi.* — Mercato debole. *Banka* fr. 245 contro 247.50 nella settimana precedente; *Billiton* fr. 240 contro 243.70; *Détroits* fr. 237,50 contro 240; stagno inglese fr. 240 contro 242.50.

Germania. — *Amburgo.* — Movimento al ribasso. *Banka* e stagno inglese in blocchi sceso da M. 105 a 101; inglese affinato da M. 107 a 103 ogni 50 chilg.

Inghilterra. — *Londra.* — Movimento di ribasso. *Détroits*, a contanti, da Ls. 88-10 a 88 7-6; a tre mesi, da Ls. 89 15 a 89-10. Australiano da Ls. 89-7-6 a 89-10. I lingotti inglesi ordinari Ls. 93; le barre Ls. 94; il raffinato Ls. 95.

Olanda. — *Amsterdam.* — Affari pochi, ristretti e con tendenza al ribasso.

— *Rotterdam.* — Affari quasi nulli; con ribasso di fior. 1/4.

Piombo.

Francia. — *Parigi.* — Mercato poco animato; senza variazioni tuttavia nei prezzi della settimana scorsa.

Germania. — *Amburgo.* — Il ribasso stavolta ha il predominio. Piombo inglese M. 14.90 contro 17.40 della settimana precedente; piombo tedesco M. 16.40 contro 16.70.

Inghilterra. — *Londra.* — Piombo straniero Ls. 12 10; piombo inglese da Ls. 12-12-6 a 12-15.

Zinco.

Francia. — *Parigi.* — Continua movimento di ribasso sui prezzi della settimana precedente.

Germania. — *Amburgo.* — Movimento parziale di ribasso nel laminato di Slesia e nel *Vieill- Montagne* che, dogana compresa per il secondo, vendonsi a M. 26-20 ogni 50 chilog. contro 28.50 della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — Mantiensi la tendenza al ribasso; i prezzi hanno ribassato di 5 sc.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1889-90. — *Dal 1° al 10 Aprile 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4086	4065	+ 21	644	600	+ 44
Media	4072	4038	+ 34	651	577	+ 74
Viaggiatori	1.310.805 19	1.162.700 90	+ 148.104 29	51.444 64	38.684 61	+ 12.760 03
Bagagli e Cani	69.059 87	70.666 08	— 1.606 21	2.840 04	938 01	+ 1.902 03
Merci a G.V. e P. V. accelerata	304.145 74	300.748 83	+ 3.396 91	12.804 80	6.765 31	+ 6.039 49
Merci a P. V.	1.546.689 78	1.542.483 24	+ 4.206 54	86.734 84	40.037 78	+ 46.697 06
TOTALE .	3.230.700 58	3.076.599 05	+ 154.101 53	153.824 32	86.425 71	+ 67.398 61
Prodotti *dal 1° Luglio 1889 al 10 Aprile 1890.*						
Viaggiatori	36.403.304 39	36.582 615 10	— 179.310 71	1.675.794 91	1 211.482 66	+ 464.312 25
Bagagli e Cani	1.723.295 44	1.757.451 29	— 34.155 85	64.793 10	29.478 50	+ 35.314 60
Merci a G. e P. V. accelerata.	9.102.102 35	9 164.911 22	— 62.808 87	294.032 35	193.936 78	+ 100.095 57
Merci a P. V.	43.437.472 21	42.276.982 74	+ 1.160.489 47	1.907.790 19	998 892 31	+ 908.897 88
TOTALE .	90.666.174 39	89.781.960 35	+ 884.214 04	3.942.410 55	2.433.790 25	+ 1.508.620 30
Prodotto per chilometro						
della decade	790 68	756 85	+ 33 83	238 86	144 04	+ 94 82
riassuntivo	22.265 76	22.234 26	+ 31 50	6.055 93	4.218 01	+ 1.837 92

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Aprile* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Nettuno-Ciampino	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 53	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	4,902.40	14,144.40	1,385.25	4,650.65	1,340.40	3,058.45	3,293.05	5,664.40	6,304.50	1,752.80	5,769.90	2,897.15
Bagagli e Cani	55.70	180.70	13.00	69.30	10.05	52.40	11.50	74.00	46.40	26.75	24.65	35.60
Merci a G. V. ed Accelerata . .	457.35	2,234.65	147.95	411.35	160.85	336.90	68.85	144.55	395.85	231.05	255.30	257.15
Merci a P. V.	4,476.55	6,644.90	853.00	1,793.00	2,747.00	730.80	26.10	2,037.90	1,035.60	416.40	3,424.85	549.05
Totali . . .	9,892.00	23,204.65	2,399.20	6,924.30	4,258.30	4,178.55	3,399.50	7,920.85	7,782.35	2,427.00	9,474.70	3,738.95

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO
Società anonima con sede in Milano
Capitale sociale L. 180,000,000. Versate L. 166,500,000

AVVISO.

Si rammenta ai possessori dei Certificati provvisorî rappresentanti le 90,000 nuove Azioni di questa Società, che il versamento dell'8° e 9° decimo in conto Azioni stesse dovrà essere fatto rispettivamente dal 26 al 30 andante e dal 27 al 31 maggio p. v.

Milano, li 12 aprile 1890. **LA DIREZIONE GENERALE.**

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI
Società Anonima, Firenze. Capitale L. 260 milioni, interamente versati.
ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Si porta a notizia dei signori Azionisti che, a forma dell'art. 25 degli Statuti Sociali, è convocata per il giorno 8 maggio prossimo, a mezzodì in Firenze, nel palazzo della Società (già Gherardesca) in via Pinti, n. 93, l'Assemblea generale degli Azionisti.

Ordine del Giorno:

Relazione del Consiglio d'Amministrazione;
Bilancio consuntivo dell'anno 1889, preventivo dell'anno 1890, e deliberazioni relative;
Nomina di Consiglieri d'Amministrazione;
Nomina dei Sindaci e dei Supplenti.

Il deposito delle Azioni, prescritto dall'art. 22 degli Statuti, dovrà essere fatto dal giorno 22 al 26 aprile 1890.

Firenze presso la Società (Servizio Sociale dei Titoli) e alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Napoli alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Torino alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Genova alla Cassa Generale e alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Milano alla Banca di Credito Italiano.
Livorno alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Roma alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Ancona alla Cassa della Direzione dell'Esercizio.
Bologna alla Cassa della Direzione dell'Esercizio.
Parigi alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale e alla Banca di Sconto di Parigi.
Berlino alla Deutsche Bank.
Francoforte s|M presso la filiale della Deutsche Bank di Berlino.
Londra presso i signori Baring Brothers e Comp.

Firenze, 30 Marzo 1890. **LA DIREZIONE GENERALE.**

Le modalità per l'esecuzione dei detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno del 1° aprile 1890, n. 77 e sono ostensibili presso le Casse suindicate.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO
Società anonima con sede in Milano.
Capitale sociale L. 180,000,000. Versate L. 162,000,000

La Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo riceve offerte a trattative private per la fornitura di traversi di querciarovere. Pel Capitolato d'oneri relativo, rivolgersi all'Ufficio Centrale degli Approvvigionamenti e Magazzini posto nella Stazione Centrale di Milano.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE
OFFICINE DI SAVIGLIANO

(*Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (Barriera Lanzo)

Costruzione e Riparazione di Materiale Mobile e Fisso per Ferrovie e Tramvie

Ponti, Fondazioni ad aria compressa - Tettoie e Costruzioni Meccaniche - Ferrovie e Funicolari sistema **ABT**

Gru ed Argani Brevetto speciale **MEGY, ECHEVERRIA** e **BAZAN.**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico ra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte n Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia** e **C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

Alzano di Sopra, Nese, Ranica, Nembro, Albino, Abbazia di Vall'Alta e Comenduno in Valle Seriana, Riva di Solto e Sulzano, Pilzone sul Lago d'Iseo.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma. — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti. Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

Torino, 1890 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

Anno XXIII. Sabato, 26 Aprile 1890. Num. 17.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

INCHIESTA IN FRANCIA

per la revisione della legge sulle Ferrovie d'interesse locale e sulle Tramvie

Questa grande inchiesta francese per la revisione della Legge 11 giugno 1880 e suoi annessi — concernente le ***Ferrovie d'interesse locale*** e le ***Tramvie*** — fu, sin dal 20 dicembre dello scorso anno, preannunciata a tutti i Prefetti da una circolare del Ministro dell'Interno.

Questi, premesso come in questi ultimi anni la legge 11 giugno 1880 abbia dato luogo a difficoltà circa la sua interpretazione ed applicazione, tanto innanzi al Consiglio di Stato che presso i Ministeri dei Lavori Pubblici e dell'Interno, annuncia che il suo collega ai Lavori Pubblici è venuto nel proposito « di rivedere tale legge e di modificarne le disposizioni per modo da evitare possibilmente che si rinnovino le precedenti difficoltà e da soddisfare alle legittime aspirazioni delle assemblee locali, pur tutelando le finanze dipartimentali e comunali e gli interessi del Tesoro ».

A tale scopo fu dal suo collega nominata una Commissione incaricata di preparare un progetto di legge sull'ordinamento delle Ferrovie d'interesse locale e delle Tramvie; progetto, che, prima di essere presentato al Parlamento, sarà sottoposto all'esame del Consiglio di Stato.

Per facilitare, poi, il compimento del mandato che spetta a tale Commissione e convinto ad un tempo che per l'amministrazione del proprio ministero siavi un vero interesse nel conoscere la precisa situazione delle diverse linee d'interesse locale nei dipartimenti — cioè il modo d'impianto, le spese di costruzione e di esercizio, gli oneri annuali imposti alle finanze locali — il Ministro dell'Interno ha aggiunto alla sua circolare ai Prefetti un prospetto delle dimande su cui richiedeli di speciali informazioni, e cioè:

1. Il modo di concessione di ciascuna linea;
2. Le spese d'impianto approvate in conto del concessionario;
3. Le spese reali d'impianto;
4. La formola d'esercizio inserta nella relativa convenzione di concessione;
5. Le spese reali d'esercizio;
6. L'importo dei prodotti sul quale erasi calcolato prima della concessione della linea;
7. L'importo degli oneri presunti a carico del dipartimento prima della dimanda di concessione;
8. L'importo dei prodotti reali effettivamente avutisi poi dopo l'apertura della linea all'esercizio;
9. L'importo degli oneri annuali toccati al dipartimento da tale epoca.

La circolare, infine, fa dimanda ai Prefetti di una riassuntiva relazione sulla condizione delle Ferrovie locali e delle Tramvie nel proprio dipartimento; relazione che deve essere « l'espressione esatta e fedele dei risultati debitamente constatati dai diversi Servizi della Prefettura, per quanto fallaci (*décevants*) possano parere questi risultati riguardo ai dati sui quali si è fatto calcolo ».

*
* *

Susseguentemente il Ministro dei Lavori Pubblici, signor Yves Guyot, con circolare in data 8 scorso marzo, rivolgevasi agli stessi Prefetti per ispiegare il concetto ed i modi dell'inchiesta, ed inviava loro un questionario da sottoporsi al Consiglio Generale ed agli Ingegneri di ponti e strade del rispettivo dipartimento.

Ed alla stessa data il Ministro dei Lavori Pubblici indirizzava un'altra circolare ai concessionarî di Ferrovie d'interesse locale o di Tramvie ed uno speciale questionario; nel quale le questioni, mentre comprendono tutti quei punti su cui parve opportuno consultare gli attuali concessionarî, sono esposte in termini così generali da permettere la manifestazione d'ogni nuova idea.

Nell'una e nell'altra circolare, poi, il Ministro dei Lavori Pubblici di Francia — quantunque questo non sia un argomento che tocchi direttamente alla revisione della legge 11 giugno 1880 — richiama sopratutto l'attenzione degli ingegneri di ponti e strade e degli attuali concessionarî di Ferrovie d'interesse locale o di Tramvie sullo speciale paragrafo del questionario (il IX) relativo alla valutazione del

prodotto probabile. Il Ministro osserva insistentemente esservi in tale valutazione un grande interesse da indagare; inquantochè il prodotto probabile, che possa sperarsi, costituisca l'elemento fondamentale d'ogni impresa e dovrebbe quasi sempre determinare lo scartamento da adottarsi.

* * *

Ciò premesso a mo' di notizia riassuntiva sul concetto generale dell'inchiesta francese, crediamo opportuno di fermare la nostra attenzione e richiamare quella dei nostri lettori sullo speciale questionario sottoposto agli attuali concessionarî (1) di Ferrovie d'interesse locale o di Tramvie e sulle annessevi informazioni statistiche.

Del questionario perciò e delle informazioni statistiche — che premettiamo — diamo il testo, e le principali questioni di quello corrediamo di brevi note sulle disposizioni della vigente Legge 11 giugno 1880 e dei Regolamenti e Decreti da essa dipendenti; note che riassumiamo da osservazioni e studi pubblicati nel *Journal des Transports* di Parigi.

Per dare, poi, un'idea della estensione della rete a cui si riferisce l'inchiesta, osserviamo come alla fine del 1889 si contassero in Francia circa 2000 chilometri di Ferrovie d'interesse locale ed oltre 800 chilometri di Ferrovie su strade pubbliche; ossia 2800 chilometri concessi sotto il regime attuale, dei quali oltre 1200 erano aperti all'esercizio.

INFORMAZIONI STATISTICHE SULLE LINEE D'INTERESSE LOCALE O TRAMVIE.

Data della legge e del decreto d'autorizzazione — Data delle leggi o dei decreti posteriori che modificano le condizioni della primitiva concessione (eventualmente).

Nome del concessionario attuale — Nome del sottoconcessionario attuale (eventualmente).

Stato della linea o della rete.

Scartamento del binario tra i margini interni delle rotaie;

Lunghezza della linea: su strade pubbliche; in sede propria; (trattandosi di rete, indicare la lunghezza d'ogni linea e la lunghezza complessiva);

Numero delle fermate e delle stazioni, comprese le stazioni estreme; (trattandosi di rete, fornire tali dati per ciascuna linea);

Raggio minimo delle curve;

Minimo del rettilineo fra due curve contrarie;

Massimo delle pendenze;

Minimo del piano tra due pendenze contrarie.

Binario.

Rotaie: loro natura; lunghezza; peso per metro lineare;

Se posate su traverse: distanza minima; spessore della massicciata;

Se posate su longarine.

Materiale rotabile.

Larghezza delle locomotive e delle casse dei veicoli;

Larghezza del materiale, compresevi tutte le sporgenze;

Altezza al di sopra delle rotaie.

Esercizio.

Data dell'apertura all'esercizio parziale delle diverse sezioni della linea, o delle diverse linee della rete. — Data dell'apertura all'esercizio completo della linea o della rete;

Numero massimo dei treni per giorno in ciascuna direzione;

Velocità dei treni: massima e minima:

Lunghezza massima dei treni;

Organizzazione del servizio dei treni. — Indicare se s'arrestano soltanto a fermate o stazioni determinate, o se prendano viaggatori o merci su tutto il percorso, o se facciano ad un tempo i due servizi. — Dare qualche speciale ragguaglio sull'organizzazione del personale delle fermate e delle stazioni.

Osservazione. — Trattandosi di linea in costruzione, premetterne l'indicazione e fornire le informazioni che si potranno dare come previsioni.

QUESTIONARIO.

A. Questioni d'ordine generale e formalità d'impianto.

I. — *Della differenza tra le ferrovie d'interesse locale e le tramvie.*

Conviene precisare nella Legge questa differenza?

Su quali considerazioni la si potrebbe fondare e come definirla?

Indicare le modificazioni che la proposta differenza potrebbe apportare alle disposizioni relative all'applicazione della Legge del 15 luglio 1845 sulla polizia delle strade ferrate (articoli 20 e 27).

Nota. — La Legge francese dell' 11 giugno 1880, pur sottoponendo le ferrovie d'interesse locale e le tramvie ad un differente regime, non ha sufficientemente definite le due diverse categorie; per modo che le linee, stabilite in parte su strade pubbliche ed in parte su propria sede stradale, possono essere classificate tanto come ferrovie d'interesse locale quanto come tramvie. La classificazione dipende di fatto unicamente dall'atto, legge o decreto, che ne autorizza la costruzione.

II. — *Dell'autorità che deve approvare i contratti di concessione.*

Devonsi mantenere le disposizioni della Legge che attribuisce, secondo i casi, allo Stato, al dipartimento o al Comune il diritto di accordare la concessione (art. 2 e 27)?

Diversamente, quali modificazioni conviene apportarvi?

Nota. — Attualmente è sempre al dipartimento o al Comune che spetta accordare la concessione di una ferrovia d'interesse locale o di una tramvia, eccetto che questa sia stabilita su di una strada nazionale; per tale concessione occorre l'autorizzazione dello Stato.

III. — *Delle concessioni di tramvie con facoltà di sottoconcessioni.*

Devonsi mantenere le disposizioni del § 2 dell'art. 27 e quelle dell'art. 28 della Legge?

Diversamente, quali modificazioni sono da apportarvisi?

Precisare le rispettive situazioni che dovrebbero essere fatte al concessionario e al sottoconcessionario.

Nota. — La Legge dell' 11 giugno 1880 ha prevista la facoltà di fare, per le tramvie, delle concessioni con diritto alla sottoconcessione; ed è divenuta regola generale di non autorizzare concessioni, con facoltà di sottoconcessioni, senza approvare ad un tempo il contratto di sottoconcessione.

---

(1) Siccome parecchie delle precise questioni o loro affini, contenute nel *Questionario francese* di cui si tratta, furono già proposte, trattate o risolte in Italia — o nella *Relazione della Commissione nominata dal Governo per un'inchiesta sulle Tramvie* a scopo di « proporre al Governo stesso quelle norme legislative e regolamentari che credeva migliori per la costruzione, la concessione e l'esercizio delle tramvie a trazione meccanica » o nel *Disegno di legge sulle Tramvie a trazione meccanica e sulle Ferrovie economiche*, presentato alla Camera dei Deputati nella seduta del 29 novembre 1889 e distribuitovi il 7 successivo dicembre o, conseguentemente alla presentazione della relazione sull'inchiesta e del disegno di legge, in *Atti*, *Memoriali*, ecc., di Società ferroviarie o tramviarie italiane — così, ad uso dei nostri lettori cui piacesse fare un esame comparato del modo di essere di taluna questione in Italia ed in Francia, ci pare opportuno di citare nel seguente elenco tutti quegli atti e documenti italiani, da noi pubblicati, riferentisi a questioni proposte nel questionario francese.

1. — **Testo della legge** 30 giugno 1889, n. 6183 (Serie 3a) concernente *le concessioni di ferrovie pubbliche e le sovvenzioni da accordarsi alle medesime:* nel n. 28 del 13 luglio 1889 a pag. 441;

2. — **Sunto della Relazione** della Commissione d'*inchiesta sulle Tramvie:* nei numeri 33 (a pag. 522), 35 (a pag. 554) e 37 (a pag. 586) del 17 e 31 agosto e 14 settembre 1889);

3. — **Sunto del Processo verbale** *della Quarta Assemblea Generale dell'Unione Internazionale Permanente delle Tramvie*, tenutasi a Milano nei giorni 28, 29, 30 e 31 agosto 1889: nei numeri 35 (a pag. 553) e 36 (a pag. 573) del 31 agosto e 7 settembre 1889. — Il **Questionario** per l'Assemblea medesima era stato pubblicato nel n. 20 (a pag. 310) del 18 maggio 1889; il **Programma** e l'**Ordine del giorno** nel n. 34 (a pag. 537) del 24 agosto stesso anno.

4. — **Sunto del Processo verbale** *dell'Assemblea Generale dell'Associazione Tramviaria Italiana* tenutasi a Brescia addì 19 e 20 giugno 1889: nei numeri 40 (a pag. 634) e 41 (a pag. 649) del 5 e 12 ottobre 1889. — Il **Questionario** per l'Assemblea medesima era stato pubblicato nel n. 23 (a pag. 367) dell'8 giugno stesso anno:

5. — **Testo del Memoriale**, 2 dicembre 1889, *dell'Associazione Tramviaria Italiana al Ministero dei Lavori Pubblici* riguardo alla Relazione della Commissione d'inchiesta sulle tramvie ed al relativo Progetto di legge sul servizio delle ferrovie locali percorrenti le strade ordinarie (tramvie a vapore): nei numeri 49 (a pag. 778) e 50 (a pag. 797) del 7 e 14 dicembre 1889;

6. — **Testo del disegno di legge** *sulle Tramvie a trazione meccanica e Ferrovie economiche*, presentato alla Camera dei Deputati nella seduta del 29 novembre 1889 e distribuitovi il 7 successivo dicembre, attualmente in esame presso la Commissione parlamentare: nel n. 50 (a pag. 794) del 14 dicembre dell'anno stesso;

7. — **Alcuni appunti al disegno di legge sulle Tramvie** *trasmessi all'Associazione Tramviaria Italiana dalla « The Lombardy Road Railways Company Limited »:* nel n. 1 (a pag. 1) del 4 gennaio 1890.

IV. — *Dell'intervento dell'amministrazione superiore.*

Questo intervento, che oggidì chiude l'istruzione, non è desso tardo?

Non potrebbonsi prevenire le difficoltà che insorgono all'ultimo momento con una preliminare comunicazione che sarebbe interposta tra la presa in considerazione e l'attuazione dell'inchiesta?

Quali sono i punti dei quali potrebbe utilmente occuparsi questa comunicazione?

Nota. — Secondo il combinato disposto della Legge 11 giugno 1880 e del Regolamento d'amministrazione pubblica, in data 18 maggio 1881, circa la forma delle inchieste, è il Ministro dei Lavori Pubblici che dirige l'istruzione in rapporto alle tramvie le quali percorrono strade pubbliche e sono perciò oggetto di concessione governativa. Per le tramvie che non trovansi in questa speciale condizione e per tutte le ferrovie d'interesse locale, l'istruzione dipende dal concessionario, ossia dal dipartimento o dal Comune.

V. — *Delle inchieste.*

Devonsi mantenere le disposizioni del Decreto 18 maggio 1881; o, diversamente, quali formalità devonsi modificare?

B. Questioni d'ordine tecnico ed amministrativo circa la costruzione e l'esercizio.

VI. — *Dell'uso delle strade pubbliche.*

Debbonsi mantenere le disposizioni del Decreto 6 agosto 1881?

In caso diverso, quali sono le modificazioni da apportarvisi? — Indicare queste modificazioni ordinandole sotto i quattro titoli del Decreto.

Nota. — Le disposizioni del precitato Decreto paiono universalmente troppo tassative e perciò troppo ristrettive, specialmente per certe precauzioni che giudicansi esagerate.

VII. — *Del quaderno d'oneri tipo per le ferrovie d'interesse locale.*

Debbonsi mantenere le prescrizioni del quaderno d'oneri tipo, approvato con Decreto 6 agosto 1881?

In caso diverso, quali speciali modificazioni vi si debbono apportare? — Ordinare tali modificazioni, classificandole sotto i sei titoli del tipo.

Non converrebbe meglio inserire nel quaderno d'oneri tipo le disposizioni, contenute nella Circolare 12 ottobre 1887 del Ministero dei Lavori Pubblici, circa i carri merci?

Nota. — È opportuno osservare come da parecchi anni la maggior parte dei concorrenti alle concessioni fa istanza perchè nelle concessioni stesse si deroghi or all'una or all'altra delle disposizioni contenute nel tipo officiale; nel quale, poi, furono ommesse clausole utilissime.

VIII. — *Del quaderno d'oneri tipo per le tramvie.*

(Le stesse questioni che nel numero precedente per le ferrovie d'interesse locale).

C. Questioni d'ordine finanziario ed economico.

IX. — *Della valutazione del prodotto probabile.*

Indicare: i metodi impiegati; i modi con cui furono attuati; i risultati ottenuti; il grado di fiducia da accordarsi loro attualmente.

Paragonare il prodotto reale delle linee alla circolazione a cavalli prima della loro apertura sulle strade vicine, specialmente su quelle che tengono la medesima direzione; ricercare se da questo confronto non si potrebbero ritrarre utili nozioni.

Nota. — Secondo lo spirito informativo della Legge 11 giugno 1880, si avrebbero dovuto costrurre quelle sole linee d'interesse locale, capaci, in breve tempo, di divenire rimuneratrici; essendochè le sovvenzioni dello Stato e del dipartimento non erano destinate che a riparare le insufficienze dei prodotti dei primi anni d'esercizio. Ma effettivamente accadde il contrario, e qualche dipartimento ebbe a provare gravemente gli errori del conto preventivo. Ciò si spiega facilmente considerando sopratutto che non si abbia sinora un metodo pratico per calcolare preventivamente con precisione il prodotto prababile; sono piuttosto vaghe apprezzazioni e congetture che i concorrenti alle concessioni hanno tutto l'interesse a presentare sotto un aspetto ottimista.

X. — *Del concorso dello Stato.*

Devonsi mantenere le disposizioni della Legge (art. 13, 14, 15 e 36)?

In caso diverso, quali modificazioni sono da apportarsi?

Nota. — La Legge 11 giugno 1880 ha subordinato il concorso dello Stato all'esercizio della linea ed ha stabilito come principio assoluto che lo Stato non possa intervenire che sotto forma di sovvenzioni annuali, pagabili soltanto durante il periodo dell'esercizio. La Legge inoltre ha, d'altra parte, dato alle sovvenzioni dello Stato il carattere di anticipazioni rimborsabili.

XI. — *Delle garanzie da imporsi ai concessionari.*

Devonsi, specialmente, mantenere le disposizioni dell'articolo 18 della Legge concernente la costituzione del capitale e l'emissione delle obbligazioni?

In caso diverso quali modificazioni sono da apportarsi?

Non sarebbe forse utile di imporre la costituzione di fondi speciali di garanzia, per riparare alle eventuali insufficienze dei prodotti ed assicurare il rinnovamento dei binari?

In quale caso converrebbe imporre questi fondi di garanzia; e quale dovrebbe esserne l'importo?

Nota. — La Legge 1880 stabilisce una proporzione invariabile tra il capitale azioni ed il capitale obbligazioni; ma tace affatto sui fondi di garanzia, che ora parrebbe opportuno far costituire.

XII. — *Dei contratti di concessione.*

Precisare il carattere dei contratti stipulati; indicarne le condizioni essenziali; porne in evidenza i vantaggi e gli inconvenienti.

Dichiarare specialmente se essi sono basati sulla giustificazione delle spese reali o se, piuttosto, sono «à forfait»; definire il modo di concorso del dipartimento o di altri interessati.

Non converrebbe forse stabilire che la sovvenzione dello Stato sarà sempre pagata al dipartimento, il quale poi sarebbe incaricato di assicurarne l'ulteriore rimborso se sarà il caso?

Nota. — I contratti di concessione stipulati sino ad ora hanno consacrate svariatissime combinazioni finanziarie, che generalmente poggiano sulle seguenti basi:

a) il concessionario deve giustificare le sue spese reali di costruzione e di esercizio; ovvero il capitale di primo impianto e le spese di esercizio sono calcolate «à forfait»;

b) il dipartimento concede sovvenzioni annuali come lo Stato, o sovvenzioni in capitale;

c) il concessionario incassa le sovvenzioni dello Stato; ovvero il dipartimento le ritira ed incaricasi di assicurarne lo sborso ulteriore.

Del resto, sonvi altrettante forme di contratto quanti sono i dipartimenti che hanno fatte concessioni di ferrovie.

XIII. — *Dei calcoli «à forfait» per le spese d'esercizio.*

Indicare, eventualmente, i calcoli «à forfait» adottati per il computo delle spese d'esercizio. — Indicarne i vantaggi e gli inconvenienti.

Ricercare specialmente e segnalare l'influenza che essi hanno potuto avere sullo sviluppo del traffico.

Nota. — Per quanto concerne l'esercizio, tre sono i sistemi applicati: nel primo si tiene conto, per il concessionario, delle sue spese effettive nel limite d'un determinato massimo; nel secondo, quello «à forfait», il dipartimento fissa «à forfait» la cifra delle spese d'esercizio che esso approva per un determinato prodotto; nel terzo, si completa questa approvazione colla fissazione di un minimo.

Or bene, nel secondo: se la cifra fissata è troppo bassa, il concessionario è in perdita; se la cifra è troppo alta, il concessionario realizza col tempo un beneficio certo, senza che il dipartimento vi abbia parte; se la cifra sia equa, tutto il beneficio netto, che possa col tempo ottenersi, spetta al dipartimento, senza che il concessionario possa parteciparvi.

XIV. — *Della determinazione e del pagamento delle sovvenzioni. — Della giustificazionv dci prodotti e delle spese annuali.*

Devonsi mantenere le disposizioni dei Decreti 20 marzo 1882 e 23 dicembre 1883?

In caso diverso, quali modificazioni sono da apportarsi?

Osservazione. — È fatta facoltà di trattare altre questioni, oltre quelle che sono specialmente indicate.

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Resoconto 1888-89 sul Consorzio di Mutuo Soccorso EX-ALTA ITALIA

Dal Resoconto del Comitato, dal 1° luglio 1888 al 30 giugno 1889, riassumiamo le seguenti notizie sulle *condizioni dell'Istituto.*

Durante tale periodo di tempo, nessun fatto rilevante venne a variare le condizioni dell'Istituzione.

Venendo ad esaminare partitamente le cifre del Resoconto, si rileva tosto l'aumento verificatosi nel numero dei compartecipanti; i quali, mentre alla chiusura del bilancio precedente erano 33,095, al 30 giugno 1889 ascendevano a 34,054, ancorchè quelli passati alla Rete Adriatica all'epoca della separazione delle linee ex Alta Italia fra le due nuove Società siano di molto diminuiti.

Per effetto di tale aumento nel numero dei Soci e per il loro progressivo miglioramento di posizione, i proventi delle ritenute aumentarono di L. 19,685.16. Accrebbe di L. 40,345.08 il prodotto dell'impiego dei fondi, dacchè gli avanzi verificatisi concorsero sensibilmente ad aumentare il fondo patrimoniale.

Trascurando di tener conto delle differenze che si notano nei cespiti di minore importanza, si osserva come il contributo dell'Amministrazione abbia presentato un aumento di L. 13,997.62, e ciò in relazione all'incremento delle trattenute cui si è più sopra accennato. Così pure un sensibile aumento si riscontrò nella quota devoluta al Sodalizio sui proventi della vendita dei biglietti di entrata nelle stazioni. Tali proventi, erogati a favore del Consorzio a partire dal 1° gennaio 1888, diedero nel primo semestre di quell'anno la somma di L. 22,774.97, mentre per la gestione che si esamina fruttarono la somma di L. 67,035.41.

All'incontro la quota assegnata al Consorzio ex Alta Italia nella ripartizione dei proventi diversi fra i vari Sodalizi, risulta, nel presente bilancio, diminuita di L. 247,553.53 sia per causa della liquidazione, non ancora interamente compiuta dalla Rete Mediterranea, delle somme spettanti al Sodalizio su parte delle quote per somme a disposizione perenti e non pagate, sia perchè nell'importo accreditato nella gestione precedente fu compresa una parte di detto prodotto riferentesi al bilancio anteriore, la quale non aveva potuto essere in tempo utile contabilizzata.

Conseguentemente l'entrata del bilancio subì una diminuzione di L. 129,863.26 in confronto del bilancio per l'anno 1887-88.

Dall'esame della parte riferentesi alle spese sostenute nell'anno stesso, si rileva in tutti i titoli un sensibile aumento, derivante dallo sviluppo preso dal Sodalizio, nonchè dal notevole numero dei sussidi concessi agli usciti per collocamento a riposo o per morte.

Si osserva pertanto un aumento: di L. 8,834.36 per sussidi di malattia; di L. 11,367.26 per sussidi straordinari; di L. 35,951.57 per sussidi continuativi; di L. 3,677.77 nella spesa per rimborso dei medicinali; di L. 6,434.33 per la spesa per le retribuzioni ai medici

Tali risultanze tuttavia sono tra le migliori sin qui ottenute; dacchè, se nel passato esercizio si ebbe un maggiore avanzo di L. 176,864.31, ciò è dovuto al fatto più sopra avvertito, che in quell'anno furono contabilizzati parte dei proventi diversi che si riferivano a gestioni precedenti.

« Abbiamo quindi motivo di rallegrarci — conchiude il Resoconto — delle migliorate condizioni dell'Istituzione, e si ha ragione di ritenere che tale miglioramento sarà per conservarsi costante in avvenire, avuto riguardo al nuovo assetto di cose che verrà prossimamente dato al Sodalizio, ed ai versamenti stabiliti dall'art. 35 della Legge sulle Convenzioni; i quali, come si disse presentando il bilancio del passato anno finanziario, varranno a porre il Consorzio in condizioni di assicurare l'esatto mantenimento dei proprii impegni ».

Susseguono poscia il bilancio consuntivo del Consorzio al 30 giugno 1889 e parecchi allegati e quadri a dimostrazione statistica dei precedenti dati.

Da un riepilogo delle *Entrate e spese del Consorzio dal 1870 a tutto l'anno finanziario 1888-89* ricavasi il seguente quadro riassuntivo del ventennio:

Entrata	L. 9,842,854.89
Spese.	L. 5,848,063.35
Rimanenza	L. 3,994,791.54
Aggiungendo l'attivo netto a tutto il 1869, come dal resoconto 1870 in	L. 229,466.17
si ha un totale, per il fondo del Consorzio al 30 giugno 1889, di	L. 4,224,257.71

CRONACA PARLAMENTARE

delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Senato del Regno.

Disegno di legge. — *Approvazione.* — Nella seduta del 21 corrente, la prima dei ripresi lavori dopo le ferie pasquali, fu approvato senza discussione e nella successiva fu votato il progetto di legge circa il *concorso dello Stato alla Esposizione Nazionale di Palermo nel 1891*, quale era stato approvato dalla Camera (1).

Insieme col progetto fu pure approvato il seguente ordine del giorno, proposto dall'Ufficio Centrale ed accettato dal Governo: « Il Senato invita il Governo del Re a stringere accordi colle Compagnie ferroviarie e marittime del Regno, perchè durante i cinque mesi dall'ottobre 1891 al febbraio 1892 si organizzino trasporti di viaggiatori dalle città e porti d'Italia fino a Palermo, colla riduzione del 70 per cento sulle tariffe ordinarie ».

Camera dei Deputati.

Bilancio 1889-90. — *Note esplicative.* — Dal Ministero del Tesoro sono state raccolte in un volume le note esplicative del bilancio per il corrente esercizio, già approvato dalla Camera.

La tabella generale è divisa in dieci prospetti, nei quali sono indicate le somme costituenti il bilancio, per l'esercizio in corso, dell'Amministrazione dello Stato, del Fondo pel culto, e del Fondo di beneficenza e religione per la città di Roma.

Viene definitivamente stabilita la previsione per la competenza dell'entrata ordinaria e straordinaria dello Stato in L. 1,865,824,997.56.

In uguale somma è stabilita definitivamente la spesa.

I residui attivi sono determinati in L. 224,879,988.05. Ascendono i residui passivi a L. 571,013,722.53.

Gli incassi dell'esercizio attuale sono fissati in L. 1,868,356,781.68.

Bilanci preventivi 1890-91. — *Discussione ed approvazione.* — Nella seduta del 24 corrente, dopo breve discussione generale, incominciò la discussione dei Capitoli *dello stato di previsione della spesa del Ministero delle Poste e dei Telegrafi* (2) per l'esercizio 1890-91. La discussione marciò spedita e senza incidenti di rilievo, tanto nella seduta del 24 che in quella del 25; nella quale ebbe termine, coll'approvazione dello stanziamento complessivo nella somma di L. 51,281,523.48, tenuto conto delle note di variazioni proposte dal ministro Lacava al primo progetto di bilancio presentato nel dicembre dello scorso anno.

Interrogazioni, Interpellanze e mozioni. — *Comunicazione.* — Nella « Cronaca parlamentare » del n. 15, abbiamo data la grossa statistica e lo stato attuale delle interrogazioni ed interpellanze presentate e svolte nella presente Sessione, ossia dal 26 novembre dello scorso anno a tutto il 29 ultimo marzo, specialmente per quelle che riguardano il Ministero dei Lavori Pubblici.

Appena riapertasi la Camera, dopo le ferie pasquali, nella seduta del 24 corrente ricominciò la sfilata delle domande; una sola delle quali al Ministero dei Lavori Pubblici, da parte dell'on. Sciacci, sui *motivi che hanno indotto il Governo a non prendere finora alcun provvedimento circa la costruzione del tronco di ferrovia che deve allacciare la stazione di Trastevere e quella di Termini.*

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 12.

(2) Per le *risultanze del bilancio* vedi « Cronaca Parlamentare » del n. 51 del 1889. — Per la *Relazione della Sotto-Commissione* vedi stessa rubrica del n. 15 del corrente anno.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Consiglio d'Amministrazione della Mediterranea.

Ieri, 25, il Consiglio d'Amministrazione della Mediterranea ha tenuta la solita seduta mensile. Erano presenti 18 consiglieri e presiedeva il conte Belinzaghi.

(*Sistemazione linee ferroviarie attorno a Roma. Convenzione per esercizio Ferrovie secondarie Romane*).

Fra le comunicazioni fatte al Consiglio dal Direttore Generale comm. Massa, furono di particolare interesse quelle relative alle interviste da lui avute a Roma col Presidente del Consiglio dei Ministri e col Ministro dei Lavori Pubblici, nonchè quelle riguardanti gli accordi presi colla Società delle Ferrovie secondarie Romane per l'esercizio delle sue linee.

Circa le interviste sappiamo che è ferma intenzione del Governo di provvedere prontamente, d'accordo colle due Società Mediterranea e Adriatica, alla sistemazione delle linee ferroviarie intorno a Roma.

In quanto poi alle Ferrovie secondarie Romane sappiamo che il Consiglio di Amministrazione ha autorizzato alla unanimità la Direzione Generale a concludere, sotto riserva dell'approvazione Governativa, una Convenzione per assumere l'esercizio di dette ferrovie, le quali comprendono le linee Roma-Albano e Albano-Anzio-Nettuno, della lunghezza di km. 67, alla condizione che per compensare le spese d'esercizio sia accordato alla Mediterranea il 65 0[0 del prodotto lordo ed alla condizione che detto 65 p. 0[0 non abbia ad essere inferiore a L. 7250 per km. La Società delle secondarie dovrà inoltre corrispondere alla Mediterranea L. 500 al km., allo scopo di costituire un fondo di riserva.

(*Approvazione di contratti*).

Quindi il Consiglio è passato all'approvazione dei contratti, il cui elenco trovasi nel « Memorandum ».

Ci consta poi che il Consiglio ha accettata l'offerta della Ditta Pyman Katson e C., di Cardiff, per fornitura di 10,000 tonnellate di carbone grosso inglese da consegnarsi durante l'anno 1891.

><

Movimento dei carri caricati nel porto di Genova.
(*Nel marzo 1890 e riassunto del 1° trimestre*).

Risultati del movimento dei carri caricatisi agli scali ed alle stazioni marittime di Genova nel decorso mese di *marzo*, col confronto coi dati del mese corrispondente dell'anno precedente:

	1889	1890	Differenza
Quantità di carri caricati dal commercio . . N.	16,372	18,605	+ 2,233
Carri caricati dall'Amministrazione ferroviaria »	980	2,168	+ 1,188
Totale »	17,352	20,773	+ 3,421

Riassunto pel 1° *trimestre* del corrente anno comparato col 1° trimestre del 1889:

	1889	1890	Differenza
In gennaio . . . . N.	17,610	18,796	+ 1,186
In febbraio . . . . »	16,225	19,128	+ 2 903
In marzo . . . . . »	17,352	20,773	+ 3,421
Totale nel 1° trimestre »	51,187	59,697	+ 8,510

La media giornaliera, esclusi i giorni festivi, dei carri caricati dal commercio fu di N. 626 in marzo 1889 e di N. 713 in marzo 1890, con un aumento nella media stessa di N. 87 carri. Qualora si tenga conto di quattro giorni di pioggia, nei quali non si è lavorato, la predetta media pel marzo 1890 salirebbe a N. 771.

Il giorno 31 dello scorso mese di marzo si ebbe un movimento totale di N. 1241 carri, *maximum* non stato mai pel passato raggiunto.

><

Domanda di industriali di Torino.

Sappiamo che le Ditte Lodovico Tarizzo e Comp., Antonio Masera, Carrera e Prata, e Fratelli Colla, esercenti industrie meccaniche in Torino, hanno rimesso un loro memoriale agli onorevoli Deputati del 1° Collegio della città, perchè si interessino ad ottenere che gl'industriali di Torino vengano ammessi alle gare di macchine utensili da indirsi dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali; osservando che trattasi di lavori che sono una specialità degli industriali stessi, i quali da oltre un trentennio ne forniscono agli Arsenali di terra e di mare ed alle Strade Ferrate del Mediterraneo.

><

Ferrovia Benevento-Volturara Appula.
(*Progetto e dimanda di concessione della costruzione a scartamento ridotto e dell'esercizio*).

Siamo informati che i signori ing. Rodolfo Diano, ing. Giuseppe Cepparula, Giuseppe Sapio e Girolamo Panitteri hanno rassegnato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto per una ferrovia a scartamento ridotto da Benevento a San Bartolomeo in Galdo e Volturara Appula (Foggia), facendo contemporaneamente istanza per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia medesima in uno al sussidio massimo chilometrico consentito dalle vigenti leggi in materia.

La lunghezza totale della linea è di m. 85,734, dei quali m. 43,993.23 sono in rettifilo, e m. 41,740.77 in curva con raggio minimo di m. 150. La pendenza massima adottata in profilo è quella del 40 per mille. Lo scartamento del binario è di m. 0.95, com'è stabilito per il quarto tipo delle ferrovie economiche. L'armamento è previsto con rotaie di acciaio Bessemer, tipo Vignole, del peso di chilogrammi 24 per metro lineare. Le opere maggiori di cui è prevista la costruzione sono due, cioè: un ponte a travata metallica, della luce di m. 40, sul Tammaro, ed un ponte pure a travata metallica, di m. 30 di apertura, sul Tamarecchia.

Le stazioni considerate nel progetto sono 11, cioè: Pietra Elcina, Pago Veiano, San Giorgio la Molara, Molinara, Reino, San Marco dei Cavoti, Baselice, Toiano, Montefalcone, San Bartolomeo in Galdo e Volturara Appula.

><

Ferrovia Marina di Catanzaro-Sant'Eufemia.
(*Stato dei lavori del tronco Settingiano-Marcellinara*).

Riceviamo le seguenti informazioni intorno ai lavori di costruzione del tronco da Settingiano a Marcellinara, della ferrovia Marina di Catanzaro-Sant'Eufemia, riferite al 1° del corrente mese:

Le espropriazioni sono ultimate. Le opere d'arte maggiori sono compiute meno alcuni lavori di finimento. Le opere d'arte minori sono finite, fatta eccezione per un manufatto di m. 0.60. I muri sono ultimati e mancano solo dei parapetti in ferro. Le case cantoniere sono complete, meno i lavori di finimento. I fabbricati della stazione di Marcellinara

possono considerarsi compiuti, mancando solo di pochi lavori di finimento. Sono ultimate le opere di consolidamento previste in progetto.

La situazione della galleria di Marcellinara, lunga m. 1,758, era la seguente: — *scavo:* avanzata m. 1,079.30; calotta m. 1,045; strozzo m. 943.90; piedritti m. 915.35; regolamento m. 874.80; — *muratura:* calotta m. 966; piedritti m. 915.35; arco rovescio m. 874 80.

><

Ferrovia Sicignano Castrocucco.
(Stato dei lavori del tronco Casalbuono-Lagonegro).

Sulla situazione al 1° aprile corrente dei lavori di costruzione del tronco da Casalbuono a Lagonegro (linea Sicignano-Castrocucco) in appalto a licitazione privata alla Impresa Benelli, per la somma di L. 10,300,000, con obbligo di ultimazione pel 24 settembre 1892, riceviamo le seguenti notizie:

Espropriazioni: la impresa è in possesso di tutti i terreni occorrenti per la sede stradale;

Opere d'arte minori: di queste ne sono progettate 50, delle quali 17 sono ultimate, 6 in corso di costruzione e 27 da iniziare;

Opere speciali: quelle da eseguire secondo il progetto sono 7; una è ultimata (ponte sul Calore), tre sono in corso di costruzione e tre debbonsi ancora iniziare;

Muri di sostegno e di difesa: sono in corso di costruzione due muri di sostegno, ed il muro per la deviazione della strada nazionale delle Calabrie;

Case cantoniere: tre sono compiute, due trovansi in costruzione, 10 debbono iniziarsi;

Opere di consolidamento: sono state eseguite le opere di rivestimento alle scarpate di varie trincee, con lavori di drenaggio;

Movimenti di terra: sono eseguiti circa 7|10 del totale degli scavi e 6|10 dei rilevati;

Gallerie: le gallerie proposte in progetto sono 10 e misurano la complessiva lunghezza di metri 5,438.02; la loro situazione complessiva era la seguente: *scavo:* avanzata m. 1,451.35; calotta metri 1,439.35; strozzo m. 788 36; piedritti m. 650.86; regolamento m. 650 86; *muratura*: calotta m. 933.49, piedritti m. 584.36; arco rovescio m. 19.10

Continuano le provviste di ogni genere di materiali per costruzione. I lavori in genere e specialmente quelli delle gallerie hanno raggiunto un adeguato sviluppo e vengono condotti con regolarità. La media giornaliera degli operai impiegati nei lavori è di N. 892.

><

Ferrovia Benevento Avellino.
(Stato dei lavori del tronco Prata-Altavilla).

Intorno all'andamento dei lavori del tronco da Prata ad Altavilla, nella ferrovia Benevento-Avellino, riceviamo le seguenti informazioni: Le espropriazioni sono finite. Le opere d'arte speciali sono ultimate, meno il viadotto Vellola al quale si lavora alacremente. Le opere d'arte minori sono finite, meno due acquedotti Sono in corso di elevazione il muro di sostegno al km. 14.026 e quello del piazzale della stazione di Altavilla, e restano da fondare il muro di sottoscarpa al rialzo 2° del Sabato ed il muro di sostegno al km. 15.488. Sono in corso di elevazione il fabbricato viaggiatori della stazione di Altavilla e due case cantoniere doppie; resta da eseguire la elevazione del fabbricato merci e del piano caricatore della stazione di Altavilla e da fondare il fabbricato cessi della stazione medesima. Le opere di consolidamento sono in corso di costruzione. I lavori accessori sono finiti. La posa dell'armamento è eseguita fino alla stazione di Tufo sul 1° strato di massicciata e si sta lavorando al collocamento del 2° strato. Le gallerie sono 8; di queste 6 sono finite e due in corso di avanzata costruzione.

><

Ferrovia Avezzano-Roccasecca.
(Stato dei lavori della galleria di Scrime).

Ci scrivono da Sora che l'Impresa costruttrice del tronco della ferrovia Avezzano-Roccasecca, compreso fra Arce ed Arpino, dopo la regolare ingiunzione fattale dalla R. Prefettura di Caserta perchè venisse dato alle opere dell'appalto un impulso proporzionato al tempo ancora disponibile per l'epoca fissata dal contratto, ha fatte le disposizioni necessarie per ottemperare agli ordini ricevuti provvedendo a che sieno ripresi con energia i lavori della galleria Scrime, lunga m. 2,153.54, alla cui ultimazione è subordinata quella degli altri lavori del tronco. La situazione della galleria medesima al 1° del corrente mese era la seguente;

			imbocco Arce	imbocco Arpino
Scavo	avanzata	m.	709.30	1250.00
	calotta	»	681.00	1224.00
	strozzo	»	637.00	1224.00
	piedritti	»	615.00	1224.00
Muratura	calotta	m.	662.00	1224.00
	piedritti	»	613.00	1224.00
	arco rovescio	»	304.70	559.50

I lavori esterni alla galleria, durante il mese di marzo p. p. furono condotti con sufficiente alacrità e potranno essere ultimati per l'epoca fissata in contratto, vale a dire entro il mese di novembre del corrente anno.

(Stato dei lavori del tronco Arpino-Sora).

Durante lo stesso mese di marzo i lavori del tronco successivo a quello predetto, cioè da Arpino a Sora, ebbero un impulso maggiore che non nei mesi precedenti; cosicchè, se l'Impresa continua in queste buone disposizioni, i lavori stessi potranno essere ultimati per il novembre prossimo, e così nel termine fissato dal contratto.

><

Ferrovia Belluno-Feltre Treviso.
(Progetto e preventivo di una scogliera a difesa).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti per l'impianto d'una scogliera di massi artificiali a difesa della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso in prossimità al chilometro 32. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 25,000. Trattandosi di lavori che interessano l'esercizio della linea, la loro costruzione sarà data in appalto mediante contratto a licitazione privata, a senso dell'articolo 65 del Capitolato di esercizio.

><

Ferrovia Bologna-Pistoia.
(Progetto e preventivo per lavori di difesa contro il Reno).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie, per la sua approvazione, il progetto delle opere occorrenti per difendere la ferrovia Bologna-Pistoia contro le corrosioni del fiume Reno al chilometro 3.510 fra le case cantoniere 5 e 6. I lavori consistono nella costruzione di un muro di rivestimento alla sponda, rafforzato al piede con una scogliera di massi naturali; ed il preventivo della spesa relativa ammonta a L. 55,000. Le opere murarie e la forma-

zione della scogliera saranno dati in appalto a licitazione privata; a trattativa privata poi si farà la provvista dei massi.

><

Ferrovia Orte-Chiusi-Terontola-Firenze.
(*Progetto e preventivo di lavori di sistemazione di scogliera*).

La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori di sistemazione delle scogliere a difesa del ponte sul fiume Sieve, al chilometro 294.019 e del ponte S. Ellero sull'Arno, al chilom. 289.137 da Roma della linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze. L'importo di questi lavori è preventivato in lire 21,400; e, siccome interessano l'esercizio della linea, così saranno dati in appalto a trattativa privata ad una Ditta favorevolmente conosciuta.

><

Nuovi biglietti d'andata-ritorno sulla Sicula.

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha già fatte le disposizioni occorrenti perchè siano al più presto istituiti i biglietti di andata e ritorno con Messina, nelle stazioni di Spadafora, Saponara e Gesso.

><

Tariffe.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio sono state approvate le modificazioni ed aggiunte all'intestazione della tariffa speciale N. 54, P. V. accelerata, proposte dalle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, allo scopo di estendere il beneficio della tariffa medesima anche alle spedizioni di vini comuni e vermouth in casse.

><

Sappiamo che la Società esercente la rete Mediterranea ha chiesto al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate d'essere autorizzata a mantenere per un altr'anno la tariffa locale N. 413, P. V., pel trasporto di marmi in blocchi od in massi anche squadrati a vagone completo in partenza dalle cave di Carrara ed in destinazione di Massa, Serravezza e Pietrasanta.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 18 aprile (*N. 92*). — **Legge 6 aprile 1890**, numero **6775** (Serie 3ª), colla quale è approvata l'annessa convenzione del 17 febbraio 1890, stipulata fra il Ministero delle Poste e dei Telegrafi e la Ditta Pirelli e C. di Milano, per la costruzione, l'immersione e la manutenzione di un cavo telegrafico sottomarino dalle coste della Sicilia, presso Palermo, fino a raggiungere il cavo attuale Napoli-Ustica, ad una conveniente distanza dalle coste dell'isola di Ustica.

Gazzetta Ufficiale del 19 aprile (*N. 93*). — **Regio Decreto 13 marzo 1890**, numero **6778** (Serie 3ª) che apporta alcune modificazioni sull'uso dei francobolli da centesimi 30 e 50 e delle cartoline per l'estero da centesimi 15 e 30 durante il periodo di tempo compreso fra il 1° giugno 1890 e tutto il meso corrispondente dell'anno 1891.

Gazzetta Ufficiale del 22 aprile (*N. 95*). — **Regio Decreto 27 marzo 1890**, numero **6780** (Serie 3ª), col quale è soppressa la classificazione per numero d'ordine dei biglietti di Stato da L. 5 e 10 ritirati dalla circolazione, prescritta dai comma 1 e 3 dell'art. 103 del regolamento 16 giugno 1881, n. 251 (Serie 3ª).

ASSOCIAZIONE TRAMVIARIA ITALIANA

Questionario circa la soppressione del fuochista dalle locomotive su determinate linee.

Il Comitato dell'Associazione Tramviaria avendo messo all'ordine del giorno (1) dell'Assemblea Generale che avrà luogo a Firenze nei giorni 29 e 30 maggio p. v. la questione seguente:

Possibilità di sopprimere il fuochista dalle locomotive sulle linee aventi un reddito minimo od un servizio poco importante,

ha inviato, per averne le opportune risposte, il seguente Questionario alle Società consociate:

1° Avete già esperimentato la soppressione del fuochista dalle locomotive, sia sulle linee italiane, sia sulle linee in paesi stranieri?

2° Indicate il tipo di locomotiva impiegato e le sue principali disposizioni;

3° Indicate il sistema di freno, i suoi vantaggi ed inconvenienti in vista della soppressione del fuochista;

4° Indicate se le vostre locomotive in servizio hanno delle porte dietro e davanti permettenti l'accesso del personale del treno alle locomotive;

5° Se avete sperimentata la soppressione del fuochista, quali sono le condizioni del traffico della linea;

6° Date il vostro parere sulle condizioni richieste per sopprimere il fuochista;

7° Quali sono le prescrizioni governative dei paesi stranieri riguardo a questa soppressione e in quali paesi è stata già applicata;

8° Quali sono gl'inconvenienti riscontrati con questa soppressione.

NB. Le risposte devono essere inviate prima del 10 maggio al signor ing. Carlo Thonet, Direttore delle Ferrovie del Ticino (Milano), che è stato nominato relatore per tale questione.

BIBLIOGRAFIA e CARTOGRAFIA

Il contratto di trasporto terrestre, trattazione sistematica secondo il Diritto Italiano vigente, per Ercole Vidari, professore ordinario di diritto commerciale nella R Università di Pavia. — Un volume, L. 8. — *Ulrico Hoepli*. Milano, 1890.

L'Autore — con profondità di dottrina, con ampiezza di concetti e con precisione di criteri, che ci piace chiamare tecnico-legali — raccolse praticamente, come in un Codice, le discipline che regolano un contratto di tanta importanza quale è oggi quello di trasporto, e che tocca agli interessi di ogni classe di cittadini. Il volume — di pagine VII-467 — oltre i preliminari e l'appendice, consta di tre parti o capi. Nel primo trattasi del trasporto delle merci; nel secondo, del trasporto delle persone; nel terzo, del trasporto sulle tramvie.

Nei *preliminari* l'Autore dà succintamente ragione dell'opera sua, spiegandone specialmente lo scopo, i limiti ed i modi di trattazione.

Il *trasporto di merci* (capo primo) è diviso in sei sezioni. Nella 1ª trattasi del carattere economico e giuridico del contratto di trasporto, della sua forma e della sua prova; nella 2ª, della consegna e spedizione della merce; nella 3ª, delle merci durante il trasporto; nella 4ª, della loro riconsegna al destinatario; nella 5ª, della responsabilità del vettore per i casi di ritardo, perdita ed avaria; nella 6ª, del tema se il vettore, per mezzo di patti generali o speciali, possa limitare la propria responsabilità pei danni derivanti dal contratto di trasporto.

Il *trasporto di persone* (capo secondo) consta di tre sezioni. Nella 1ª trattasi della natura giuridica, della forma e della conclusione di questo contratto; nella 2ª, della sua conclusione; nella 3ª, della responsabilità civile del vettore pei danni conseguenti da tale contratto.

Il *trasporto sui « tramways »* (capo terzo) comprende in 15 articoli: l'importanza e diverse specie delle tramvie; come differiscono dalle strade ferrate; tramvie a trazione meccanica ed a trazione animale; tramvie all'estero ed in Italia; condizioni giuridiche delle tramvie secondo le vigenti leggi e norme giuridiche. ecc.

Nell'*Appendice* contengonsi: tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate delle reti Adriatica, Mediterranea e Sicula; condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali comuni alle tre reti Adriatica, Mediterranea e Sicula; condizioni generali per l'applicazione delle tariffe locali sulle reti Mediterranea e Adriatica; regolamento

(1) L'*Ordine del giorno* fu pubblicato nel n. 15 del 12 corrente, a pag. 230.

per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate; estratto dal Codice di commercio (titolo XIII: del contratto di trasporto).
Tale l'àmbito della dotta e pratica opera, nella quale l'Autore tenne conto principalmente dei trasporti sulle strade ferrate, e di essi fece il maggior tema dei suoi studi; senza però dimenticare quelle altre forme di trasporto che le strade ferrate o non riuscirono ancora o non riusciranno mai a sopprimere, perchè rispondenti esse pure ai bisogni di un certo ordine di fatti sociali.

* * *

Le Ferrovie italiane nel 1890: Carta completa delle Reti ferroviarie, distinte secondo l'Amministrazione alla quale appartengono, coll'indice alfabetico di tutte le stazioni in esercizio al 1° marzo 1890, compilata sopra fonti ufficiali da Cesare Ramoni. — L. 1.50. — *Ulrico Hoepli.* Milano, 1890.

Poco dobbiamo aggiungere al titolo, che annuncia di per sè quanto contiensi nella Carta. Questa è nel rapporto di 1 : 1.500.000. Speciali piccole carte locali rappresentano: le strade ferrate al nord di Milano, i dintorni di Napoli, i laghi Maggiore, di Como, di Garda, d'Iseo e d'Orta. Per le città di Napoli, Torino, Milano, Messina, Venezia, Roma, Genova, Firenze e Bologna è indicata la distanza chilometrica dalle principali stazioni.

* * *

Carta idrografica del Regno in corso di pubbligazione per cura del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio.

Di essa dicemmo altra volta; ora facciamo soltanto cenno del suo attuale stato di pubblicazione.
Della *Carta*, sono stati testè pubblicati altri 36 fogli, di modo che attualmente ne sono editi 105, comprendenti quasi tutta l'Italia settentrionale, gran parte della centrale, le provincie di Cosenza, Catanzaro, Reggio di Calabria, Bari e Lecce e porzione di quelle di Napoli, Salerno e Potenza.
Annunciasi che prima della fine del corrente semestre, si avranno pronti altri 50 fogli circa, nei quali saranno rappresentate per intero le provincie meridionali continentali, e i tratti ancora mancanti di alcune provincie settentrionali.
Senza punto ritornare sull'utilità di questa Carta, ricordiamo soltanto che in essa sono esposte tutte le opere d'irrigazione finora eseguite, ed i progetti di nuove irrigazioni riconosciuti di pratica utilità. Ma ciò che — per noi — costituisce la somma importanza della Carta, gli è che i corsi d'acqua hanno segnati gli opifici ai quali danno vita, con le singole portate, in modo da avere un inventario della forza idraulica usufruita e di quella tutt'ora disponibile.
La stampa delle *relazioni* e degli *elenchi* che formano il necessario corredo di questa Carta, procede eziandio regolarmente. Fu pubblicato già un volume comprendente le provincie di Parma, Piacenza, Reggio, Modena, Ferrara, Bologna, Ravenna e Forlì.
È in corso di stampa il volume della regione meridionale mediterranea, che sarà edito nel maggio prossimo e che comprende le provincie di Caserta, Napoli, Benevento, Avellino, Salerno, Potenza, Cosenza, Catanzaro e Reggio Calabria.
Intanto si sta, da distinti Ingegneri idraulici, preparando una interessantissima monografia sull'irrigazione del Piemonte e della Lombardia.
Entro il prossimo giugno questa monografia sarà ultimata e si spera di poterla far stampare prima della fine del corrente anno.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Genova-Piacenza. — *Assemblea plenaria degli interessati alla costruzione.* — Il Comitato, da più anni esistente allo scopo di patrocinare e promuovere l'esecuzione di questa ferrovia, della quale il *Monitore* si è occupato a suo tempo, ha deliberato di convocare in plenaria assemblea Provincie, Municipii, Corpi Morali e quanti si interessano alla sua costruzione. L'adunanza si terrà domani 27 a Genova, nel palazzo Spinola.

Ferrovia Fano-Urbino. — *Istanza e contributo del Consorzio per gli studi e per la costruzione.* — Il Consorzio per la costruzione di questa ferrovia ha fatto vive istanze al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere che vengano ordinati gli studii definitivi pel progetto della linea medesima, sollecitando il più possibile la costruzione di tale importante congiunzione ferroviaria fra la littorale Adriatica e la subappennina Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo. Il Consorzio ha inoltre dichiarato che, qualora il Governo non possa iniziare la costruzione della linea pel fatto che è stabilito per legge che il primo stanziamento debba farsi nel bilancio 1894-95, esso Consorzio si obbligherebbe a mettere subito a disposizione del Ministro il suo decimo di contributo, cioè L. 300,000 all'incirca, onde si possano tosto iniziare quei lavori che si riputassero i più opportuni.

Ferrovia Monza-Besana. — *Proroga del sussidio provinciale di Milano.* — Nella seduta del 20 corrente il Consiglio Provinciale di Milano, previa adesione della Deputazione purchè questa proroga fosse l'ultima, accolse la domanda del Comune di Besana per ottenere la riconferma del sussidio, già deliberato in L. 80,000 a favore della ferrovia Monza-Besana che va a scadere col 1890.

Ferrovia Varese-Porto Ceresio. — *Primi lavori del Comitato esecutivo.* — Il Comitato esecutivo, emanazione del Comitato promotore sulle cui deliberazioni prese nell'assemblea generale del 31 scorso marzo abbiamo riferito in questa rubrica del n. 15, ha già iniziato i proprii lavori occupandosi anzitutto del progetto generale della ferrovia.
Compiuto il progetto per la ferrovia, si emetteranno le azioni per la formazione del capitale di 600,000 lire.

Tramvie Fiorentine. — *Prodotti e spese 1888-89.* — Dalla relazione letta nell'Assemblea Generale a Bruxelles il 16 corrente ricaviamo i seguenti dati sui prodotti e sulle spese d'esercizio nell'ultimo biennio:

		1888	1889
Prodotto	Fr.	744,954	775,271
Spese	»	483,481	531,626
Maggior prodotto . .	Fr.	261,473	243,645

Soddisfatto il servizio finanziario delle obbligazioni, il beneficio residuò in Fr. 101,075, che permise la distribuzione d'un dividendo di Fr. 6 per azione; l'anno scorso fu di L. 8.
La relazione aggiunge che l'aumento nelle spese derivò specialmente dall'aumentato servizio, conseguentemente alla apertura di nuove linee per una lunghezza di metri 5,656.

Tramvia a vapore Broni-Pavia. — *Progetto e preventivo per la costruzione.* — Riassumiamo da una corrispondenza da Broni alla *Lombardia:* — Il progetto, redatto dall'ing. Evasio Margara, riflette la costruzione di una tramvia a vapore sulla strada provinciale, della lunghezza di chilom. 19 fra Broni e l'innesto col binario del tram Pavia-S. Angelo. Il passaggio del Po si farebbe in prossimità del ponte in chiatte della Stella, mediante un battello speciale, a vapore, in ferro, con traversata a navigazione libera. Il battello dovrebbe essere capace del trasporto, dall'una riva all'altra, anche di convogli intieri di merci.
Lo stesso ingegnere stima che il progettato tram serva a 35 Comuni della plaga, aventi una popolazione complessiva di 97 mila abitanti; e, posto che la spesa d'impianto importi 750,000 lire, dimostra come, tenuto conto delle spese di manutenzione ed esercizio, la nuova linea debba rendere circa L. 38,000, ossia oltre il 5 0|0 sul capitale da impiegarsi.
Il corrispondente aggiunge: « Qui si tiene per fermo che la Società delle ferrovie del Ticino assumerà la costruzione e l'esercizio della nuova linea, perchè la Provincia sembra anche disposta ad usarle facilitazioni; ma, in caso contrario, non sarà difficile trovare altra Società, stabilendo una nuova linea Broni-Pavia-Milano, passando per la strada Vicentina, mediante cui si accorcierebbe la strada ».

Tramvia a vapore Arona-Gravellona. — *Per la nomina di un Comitato definitivo.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato in questa stessa rubrica del n. 16, circa l'organizzazione di un Comitato promotore della

costruzione di questa tramvia, aggiungiamo che il Comitato provvisorio ha indetta per domani 27 una adunanza per la nomina di un Comitato definitivo, il quale studi i mezzi migliori per attuare l'idea.

Tratterebbesi, inoltre, di costituire una Società per azioni.

Tramvia a cavalli Varese-Robarello. — *Ripresa del progetto.* — Riportiamo dalla *Lombardia:* « È tornato a galla il progetto di una tramvia a cavalli tra Varese e Robarello, per condurre fino ai piedi del Sacro Monte i viaggiatori che si recano in pellegrinaggio religioso o per passeggiata al celebre tempio ».

A questa tramvia — secondo quanto abbiamo pubblicato nel n. 52 del 1889 — dovrebbe far seguito la funicolare Robarello-Sacro Monte; il cui progetto, come abbiamo detto nel n. 9 del corrente anno, fu approvato quale progetto di massima dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Funicolare a Taormina. — *Proposta.* — Riportiamo dal *Corriere di Napoli:* « La compagnia del Vesuvio tratta per stabilire una funicolare da Giardini a Taormina ».

Giardini, come si sa, è stazione della linea Messina-Catania a 48 chilom. da Messina; Taormina, elevantesi a 120 metri circa su Giardini, è la piccola città che nessun viaggiatore di Sicilia ommette di visitare per la sua incantevole posizione e per le sue antichità.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti di marzo 1890.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di marzo 1890, confrontato con quello dello stesso mese 1889, fu il seguente:

		marzo 1890	marzo 1889
Passeggieri trasportati .	Num.	87,500	90,502
» introito . .	Fr.	387,500	402,371.74
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	320	308
» introito . .	Fr.	31,500	30,994.78
Bestiame trasportato . .	Capi	7,460	1,508
» introito . . .	Fr.	19,000	7,687.94
Merce trasportata . .	Tonn.	62,500	62,642
» introito . . .	Fr.	632,000	642,679.28
Introito complessivo . .	»	1,070,000	1,084,233.74
» chilometrico. .	»	4,022.56	4,076.07
Proventi diversi . . .	»	35,000	34,812.72
Introito generale . . .	»	1,105,000	1,119,046.46
Spesa complessiva . .	»	500,000	463,043.89
» chilometrica . .	»	1,879.70	1,729.49
Introito netto	»	605,000	659,002.57

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Circa i prodotti nei mesi di gennaio e febbraio del corrente anno vedansi rispettivamente i numeri 9 e 12.

Ferrovie Francesi. — *Proposta e progetto d'una rete vicinale a sistema « Monorail » in Corsica.* — È stata presentata al Consiglio Generale della Corsica, d'accordo colla Società francese « Le Monorail » (brevetti Lartigues), la dimanda di concessione d'una rete vicinale di strade ferrate dipartimentali lunga 300 chilometri ed a servizio di 30 cantoni con 144,000 abitanti.

Coloro che hanno chiesto tale concessione propongonsi di applicare ad un tempo, e secondo opportunità, il binario a piccolo scartamento del sistema Decauville ed il sistema detto ad una sola rotaia (« Monorail »). La spesa che toccherebbe al dipartimento è di 16,500,000 fr. La Società non dimanda alcuna garanzia d'interesse per la costruzione della linea; ma lascierebbe a carico del dipartimento la spesa per l'acquisto dei terreni. Gli studi preliminari e l'esercizio sar bbero fatti a tutto rischio e pericolo della Società.

— *Per la ferrovia Metropolitana di Parigi.* — La Società degli stabilimenti Eiffel, annuncia il *Moniteur des Intérêts Matériels* di Bruxelles, ha presentata dimanda per la concessione della ferrovia Metropolitana di Parigi.

Ferrovie nella Turchia Asiatica. — *Concessione della linea Giaffa-Gerusalemme.* — Di questa ferrovia, di cui da lunghi anni annunciansi con vece assidua gli studi, il progetto, la concessione e la costruzione, annunciasi ora che la concessione fu accordata ad una Società che prese nome di « Società Anonima Ottomana per le Strade ferrate di Palestina », e si è costituita con un capitale di 8,000 azioni di 25 lire turche (1).

Questa Società, gli statuti della quale furono approvati dalla Porta, avrà la sua sede sociale a Giaffa ed un'agenzia a Parigi.

La linea da Giaffa a Gerusalemme è stata concessa per anni 71, con facoltà di costrurre diramazioni verso Naplous e verso Gaza.

Notizie Diverse

Commissione permanente per la direzione dei servizi del porto di Genova. — *Adunanza straordinaria del 24 corrente.* — La Commissione per i servizi del porto riunitasi il 24 corrente sotto la presidenza del prefetto, in seduta straordinaria, per finire la discussione e per l'approvazione dei regolamenti presentati dalla Camera di Commercio (2) per l'esercizio delle tettoie, capannoni, spazi liberi nel porto e per l'esercizio delle grue ed altri apparecchi idraulici, ha approvato il regolamento per l'esercizio di detti apparecchi, onde il relativo servizio passerà alla Camera di Commercio dal primo maggio.

Riguardo al regolamento relativo all'esercizio delle tettoie, capannoni e spazi liberi fu deliberato di proporre una proroga di 2 mesi all'attuazione di tale servizio per parte della Camera di Commercio, avendo ritenuto i rappresentanti di questa e la Commissione che il tema meriti maggiore studio in alcuni punti e specialmente circa le tariffe per le merci in sosta.

Per la fognatura di Torino. — *Nel Consiglio Comunale.* — Come la questione della forza motrice, della quale abbiamo detto in questa stessa rubrica del n. 15, così anche la questione della fognatura dura da assai tempo senza mai accennare ad una pratica soluzione secondo l'uno o l'altro dei varii sistemi succedentisi nel favore delle successive assemblee consigliari.

Dopo 16 anni di studii, di commissioni, di progetti e di discussioni, il Consiglio Comunale, nella seduta del 21 corrente, approvò all'unanimità il seguente *Ordine del giorno* concordato tra i proponenti di parecchi altri: — « Il Consiglio Comunale, riservando ogni deliberazione sulle proposte della Giunta, manda anzitutto alla medesima di far procedere ad uno studio completo del progetto in base alla canalizzazione unica tanto dal lato tecnico che da quello della spesa, tenuto anche conto della assicurazione di una buona lavatura, e di sottomettere quindi entrambi i progetti, a doppio ed unico canale, all'esame di una Commissione di ingegneri ed igienisti, riferendone poi al Consiglio nel più breve termine possibile, e presentando anche un progetto di esperimento del sistema di canalizzazione tubolare Waring in alcuni dei quartieri della città ancora privi di fogna ».

Compagnia Internazionale dei " Vagons-Lits " e dei " Grands Express Européens " — *Materiale circolante e treni.* — Dalla relazione del Consiglio d'Amministrazione, letta nell'Assemblea generale ordinaria a Bruxelles il 15 aprile, riassumiamo i seguenti dati

(1) La *lira turca* equivale a L. it. 22.77.
(2) Vedi stessa rubrica nel n. 16 a pag. 254.

circa il materiale circolante ed i treni di questa Società Internazionale, più comunemente conosciuta sotto il nome di Compagnia dei « Sleeping Cars ».

Il materiale circolante — il cui valore è complessivamente calcolato in Fr. 16,063,946.67 — si compone di:

223 vetture e 23 bagagliai in esercizio al 31 dicembre 1888
28 » e 9 » messi in esercizio nel 1889
19 » e 1 » in costruzione al 31 dicembre 1889
— —
270 vetture e 33 bagagliai in totale.

Il numero totale dei giorni-vettura si è elevato a: 43,368 nel 1886; 45,716 nel 1887; 49,788 nel 1888; 54,108 nel 1889: ossia con un aumento del: 5.90 p. c. dal 1886 al 1887; 8.90 p. c. dal 1887 al 1888; 8.60 p. c. dal 1888 al 1889.

L'« Orient-Express » ha dato nel 1889 un prodotto di fr. 42.34 p. 0|0 superiore a quello del 1888; il « Sud-Express » un prodotto del 50 67 p. 0|0 superiore a quello dell'esercizio precedente. Il prodotto netto dei treni di lusso della linea Mediterranea fu nel 1889 superiore del 10.61 0|0 su quello dell'esercizio precedente.

Il « Club Train » invece, ed il « Paris-Bordeaux-Express » hanno dati risultati meno favorevoli di quelli che attendevansi.

La vettura, unica, che sino ad ora attaccavasi alla Valigia delle Indie, sarà sostituita da un treno completo di lusso da Calais a Brindisi che avrà la medesima velocità della Valigia. Dal 15 novembre sarà stabilito un nuovo treno di lusso tra Calais, Parigi e Roma.

Esperimento di un treno ospedale. — Col giorno 2 p. v. maggio partirà da Roma un treno ospedale all'uopo allestito colle carrozze appartenenti alla Società ferroviaria della Rete Adriatica, che per la prima volta si esperimentano.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 55,000 * per costruzione di opere per difendere la ferrovia Bologna-Verona contro le corrosioni del fiume Reno al chilometro 3.510;

L. 25,000 * per la costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia Treviso-Belluno presso il chilometro 32;

L. 21,400 * per la sistemazione delle scogliere a difesa del ponte sul fiume Sieve al chilom. 294.019 e del ponte di S. Ellero sull'Arno al chilom. 289.137 della linea Orte-Chiusi Terontola-Firenze.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 41,000 per impianto del servizio d'acqua e prolungamento del binario d'incrocio a Mirto Crosia;

L. 8,300 per rinforzi definitivi alle impalcature metalliche del ponte sul Rio Ponti e del sottovia dei Bagni lungo la linea S. Giuseppe-Acqui;

L. 14,000 per ricostruzione a nuovo di due sottopassaggi campestri alle progressive 26.908 e 28.147 fra le stazioni di Seregno e Camnago;

L. 360 per riparazione di due tombini alle progressive 74.860 e 35.400 della linea Alessandria-Cavallermaggiore.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Lavori di consolidamento della trincea al chilom. 195.900, fra le stazioni di Campomaggiore e Calciano, lungo la linea Napoli-Metaponto. Importo L. 100,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 4 pom. del giorno 30 andante.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Costruzione di due case cantoniere doppie ai chilom. 268.449 e 242.435 della linea Taranto-Reggio alla Ditta Romano Vincenzo di Rossano col ribasso del 21.05 0|0;

Sostituzione della massicciata per un'estesa di metri 38,004 fra le stazioni di Chianciano e Rapolano della linea Empoli-Chiusi alla Ditta Tosco Giovanni di Spezia col ribasso del 20.17 0|0.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze. — Appalto ad unico incanto e definitivo deliberamento per costruzione del tronco Fosso Canecchi-Ronta, della ferrovia Faenza-Firenze, all'ingegnere Francesco Ceribelli (Vedi *Memorandum* del n. 12).

5. — Contratti

Rete Mediterranea. (Sedute del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione del 25 andante). — Simondi Pietro, di Nizza Monferrato, per costruzione del lotto 7° (galleria di Bazzano) del tronco Acqui-Nizza;

Longo G. Batt.ª, di Nizza Monferrato, per costruzione del lotto 6° (galleria di Casalotto) del tronco Acqui-Nizza;

Sisto Jella, per costruzione del tronco 9° della linea Roma-Segni, lungo m. 5028.96;

Lombardo Michele di Ozzano Monferrato, per fornitura di 12,000 tonnellate di calce di Casale;

Società Italiana di cementi e calce idraulica di Bergamo, per fornitura di tonn. 50,000 di calce di Palazzolo;

Leoncini Antonio di Campoligure per fornitura di circa 6,500,000 mattoni occorrenti pei lavori della Genova-Asti;

Polidori Elpidio di Spezia, per costruzione di un'officina per la fabbricazione e compressione del gaz ricco nella stazione di Roma Termini.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Genio Militare di Torino (3 maggio, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ristauro occorrente alla Cavallerizza della Scuola di applicazione d'Artiglieria e Genio in Torino. Importo L. 19,500. Cauzione L. 2000. Lavori compiuti in 60 giorni.

Amministrazione Consorziale di Barra e S. Giovanni a Teduccio (5 maggio, ore 11 ant., nuova asta). — Appalto dei lavori per l'apertura e costruzione del 1° tratto di via consortile obbligatoria Barra-S. Giovanni a Teduccio. Importo L. 57,387.11. Fatali 14 maggio, ore 11 ant.

Municipio di Genova (5 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di complemento del Civico Cimitero a Staglieno, nella parte a levante, volgarmente detta a Ferro di cavallo, e costruzione del Forno Crematorio da erigersi fuori dell'emiciclo. Importo ridotto L. 1,036.665 (V. n. 14).

Città di Genova (6 maggio, ore 3 pom., 2ª asta per deserzione primo incanto). — Appalto dei lavori occorrenti alla copertura dei tratti d'acquedotto civico scoperti e di altre opere inerenti all'acquedotto medesimo Importo L. 60,000. Cauz. provv. L. 6,000. Fatali 21 maggio, ore 2 pom.

Prefettura di Livorno (7 maggio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione e varianti del tronco della strada provinciale, n. 155, nel tratto dal confine territoriale di Portoferraio a Procchio della lunghezza di metri 4,527.80. Importo ridotto L. 46,133.27 (V. n. 14).

Comune di Massa (8 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori per la sistemazione della strada comunale obbligatoria, detta della *Bassa Tambura* (metri 2096). Importo L. 125,969.59. Lavori compiuti in giorni 300. Cauz provv. L. 3500. Cauz. defin. L. 12,000. Fatali 23 maggio, ore 12 merid.

Comune di Pratola Peligna (Aquila) (10 maggio, ore 9 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori e delle somministrazioni occorrenti per la costruzione della conduttura d'acqua potabile dalla sorgente Fonte Santilli situata in tenimento di Solmona all'abitato di Pratola Peligna, compresi tutti i lavori e forniture, eccetto la fornitura e posa in opera della tubolatura metallica e relativi meccanismi, il

lavoro di scavo per la posa della tubolatura fuori l'abitato. Importo L. 146,670.53. Cauz. provv. L. 7,500. Cauz. defin. L. 14,500. Lavori compiuti in 300 giorni. Fatali a giorni 15.

Studio del notaio Borgarello avv. Domenico, Torino, via Maria Vittoria, 6 (17 maggio), — Appalto delle opere di estrazione d'acqua nei Sagnassi di Centallo. Importo L. 45,000. Per schiarimenti rivolgersi al signor ing. comm. Camusso, Torino. via Carlo Alberto, 9.

Comitato per l'Esposizione Nazionale nel 1891 a Palermo. — Presso la locale Camera di Commercio, sono visibili gli avvisi d'asta ed il capitolato per l'appalto del 1° lotto dei lavori dell'Esposizione Nazionale.

Municipio di Roma. — L'impresa Medici, assuntrice dei lavori del Tevere, ha stipulato a trattativa privata un compromesso col Comune, da sottoporsi al Consiglio, di dare terminato il ponte Umberto I entro 20 mesi, per il prezzo, a *forfait*, di L. 1,500,000 da pagarsi in rate di L. 50,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni — Napoli — (5 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Fornitura di chiodi, chiodetti e pernotti di ferro. Importo L. 37,665.60. Cauzione L. 3770. Fatali 24 maggio. Consegna in 3 mesi.

— (5 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Fornitura di piombo in lastre, in tubi e in pani. Importo L. 15,500. Cauzione L. 1550. Fatali 24 maggio. Consegna in 2 mesi.

R. Arsenale di Costruzione — Napoli — (9 maggio, ore 3 pomeridiane, unica e definitiva). — Fornitura in 4 lotti d'acciaio in verghe, ferro in lamiera, profilato ad L in verghe, ottone e rame. Importo lire 15,386.50.

Direzione Costruzioni Navali — Spezia — (10 maggio, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Fornitura di kg. 38,000 d'olio d'oliva 1ª qualità per macchine a L. 1.15 il kg. Cauzione L. 4370. Fatali 26 maggio.

Direzione delle Costruzioni — Spezia — (13 maggio, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Fornitura di tonn. 300 di zavorra in pani di ferraccio del peso ognuno di kg. 100; tonn. 200 di zavorra in pani di ferraccio del peso ognuno di kg. 50. Importo L. 55,000. Cauzione lire 5500. Fatali 29 maggio, ore 12 meridiane.

Direzione Costruzioni Navali — Spezia — (13 maggio, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Fornitura di piombo in pani, lastre e tubi. Importo L. 30,665. Cauzione L. 3060. Fatali 29 maggio.

R. Fonderia — Genova — (13 maggio, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di tonn. 300 di carbone agglomerato in formelle. Importo L. 12,600. Cauzione L. 1260. Consegna a giorni 50.

— (14 maggio, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di tonnellate 300 di carbone coke. Importo L. 21,000. Cauzione L. 2100. Consegna a giorni 50.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione di 4 Casotti telemetrici per conto del Genio Militare di Messina.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

6 maggio. — **Compagnia Italo-Belga di ferrovie** (*Società Anonima in liquidazione*). — Assemblea generale ordinaria nella sede sociale a Bruxelles, via Belliard, 76.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società Anonima dei Tramways Napoletani. — Dal 1° maggio saranno pagate le cedole N. 3 in L. 25; N. 13 in L. 66; N. 11 in lire 16.50. Saranno rimborsate in pari tempo le 141 azioni estratte in L. 600.

Società Anonima dei Tramways di Torino — Il tagliando N. 11 sarà pagato dal 1° maggio in L. 10 qual dividendo per l'esercizio 1889.

Società Anonima dei Tramways Fiorentini. — Il dividendo in L. 6 pel 1889 sarà pagato dal 1° maggio contro presentazione della cedola N. 9.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Aprile 19	Aprile 26
Azioni Ferrovie Meridionali	L.	689	690
» » Mediterranee	»	557.50	558.25
» » Sicule	»	575	573
» » Sarde (preferenza)	»	285	285
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	370	370
» » Gottardo	»	850	830
Buoni Ferrovie Meridionali	»	533.50	533.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	»	294	294
» » Novara-Seregno	»	—	—
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	313	313
» » » 2ª emiss.	»	307.50	307.50
» » Centrale Toscana	»	520	520
» » Meridionali	»	313.25	312.50
» » Sarde, serie *A.*	»	305.50	305.50
» » » serie *B.*	»	308.50	308 50
» » » 1879	»	308	307.50
» » Pontebba	»	460	460
» » Nord-Milano	»	264.50	264.50
» » Meridionali Austriache	»	323	324.25
» » Gottardo 4 %.	»	102.20	102.25

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

BELGIO. — Annunciasi una nuova grande gara di 600,000 tonnellate di carboni per conto dello Stato; ciò assorbe nuovamente l'interesse del mercato e specialmente della produzione nazionale.

GERMANIA. — I *cokes* di carboni continuano ad essere piuttosto deboli; ben tenuti invece i carboni per officina. Grossa partita di 300,000 tonnellate di carbone per locomotive fu trattata dalle Ferrovie dello Stato a 12 M., cioè con un ribasso di M. 2.50 sui prezzi più elevati.

Il carbone *coke* vale sempre da 13 a 16 M., mentre pagasi da 24 a 27 M. il *coke* per alti forni e da 28 a 30 M. il *coke* per fonderie.

INGHILTERRA. — *Middlesbrough.* — Il mercato ha perduto ancora della sua animazione. Carbone per locomotive, prima qualità, da 12 sc. 6 d. a 13 sc. franco a bordo; il minuto 8 sc. 6 d. Carbone per il gaz, prima qualità, da 13 a 14 sc. Carbone domestico tende al ribasso. *Coke*, abbondante, da 23 a 24 sc.

Ferri e ghise.

BELGIO. — Continua la mancanza di ordinazioni. Il sindacato per le lamiere fine, nell'adunanza del 21 corrente, ha deliberato di mantenere integralmente i prezzi stabiliti, in vista dell'elevato costo del combustibile e delle materie prime.

GERMANIA. — Mercato indeciso con poche variazioni nei prezzi, specialmente nelle provincie Renane e Westfaliane. Nella Slesia, invece, predomina il ribasso; per proteggere la produzione nazionale contro l'importazione straniera, ribassaronsi a Breslau i prezzi: dei ferri, 1ª qualità, a 210 M.; delle lamiere forti a 245; delle lamiere ordinarie a 215.

FRANCIA. — Continua la mancanza delle ordinazioni; ciò induce al ribasso, nonostante tutti gli accordi e gli sforzi dei sindacati. I ferri mercantili sono discesi a fr. 190.

INGHILTERRA. — Le rotaie d'acciaio hanno tendenza al ribasso; il prezzo di Ls. 5 a 5-10 pare possa stabilirsi come prezzo di quotazione.

Middlesbrough. — Mercato un po' più calmo. Ghisa Cleveland, n. 3, quotata 45 sc.; rotaie d'acciaio Ls. 5-5.

Rame.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato sempre sostenuto, eccetto per il *Best Selected* in ribasso di fr. 2.50. Gli altri invariati dalla settimana precedente.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Nessuna variazione sui prezzi precedenti; il solo rame inglese laminato, debole da M. 73 a 76 ogni 50 chilg. compresa la dogana.

INGHILTERRA. — *Londra.* — *Tough* inglese da Ls. 52-10 a 53; *Best Selected* da Ls. 55 a 56; fogli forti Ls. 60; fogli dell'India da Ls. 57 a 58.

Stagno.

FRANCIA. — *Parigi.* — Tendenza al rialzo, eccetto che per lo stagno inglese, colpito da nuovo ribasso di fr. 1.25, a fr. 238.75. *Banka* fr. 246.25 contro 245 della settimana scorsa; *Billiton* fr. 242.50 contro 240; *Détroits* fr. 240 contro 237.50.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato sempre debole. *Banka* e stagno inglese in blocchi M. 101; materiale raffinato M. 103 ogni 50 chilg.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Il mercato andò sempre più animandosi e riaffermandosi. *Détroits*, a contanti, da Ls. 90 a 90-7-6; a tre mesi, da Ls. 91 a 91-2-6. Australiano, a contanti. da Ls. 90-5 a 90-10. Lingotti inglesi ordinari Ls. 93; affinati Ls. 95; barre Ls. 94.

Piombo.

FRANCIA. — *Parigi.* — Corsi un po' più fermi. Marche ordinarie, consegna all'Havre, fr. 33 contro 32.50 della settimana precedente; consegna a Parigi, fr. 33.75 contro 33.50.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Ribasso sui prezzi della settimana precedente. Piombo inglese in *saumons* M. 14.90; piombo tedesco in rotoli M. 16 40; piombo tedesco in *saumons* M. 14 90; piombo di Spagna M. 17.50 il quintale.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato progressivamente fermo. Piombo straniero da Ls. 12-15 a 12-17-6; piombo inglese da Ls. 12-17-6 a 13.

Zinco.

FRANCIA. — *Parigi.* — Persiste avviamento al ribasso. Zinco di Slesia, consegna all'Havre, fr. 56.60 contro 57.60 della settimana precedente; altre buone marche: consegna all'Havre fr. 56 contro 57, consegna a Parigi fr. 57 contro 58.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Zinco di Slesia sempre fermo da M. 25 a 26 ogni 50 chilg. Zinco laminato di Slesia e zinco della *Vieille Montagne*, questo dogana compresa, M. 26.20.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Marche ordinarie da Ls. 20 a 20-2-6; marche speciali da Ls. 20-5 a 20-7-6.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1889-90. — *Dall'11 al 20 Aprile 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4086	4065	+ 21	644	600	+ 44
Media	4073	4039	+ 34	651	578	+ 73
Viaggiatori	1.261.942 94	1.300.868 88	— 38.925 94	62.931 53	43.281 65	+ 19.649 88
Bagagli e Cani	70.663 04	76.459 23	— 5.796 19	3.097 96	1.014 91	+ 2.083 05
Merci a G.V. e P. V. accelerata	251.191 53	338.225 78	— 87.034 25	11.012 70	7.608 42	+ 3.404 28
Merci a P. V.	1.372.310 12	1.531.046 12	— 158.736 00	76.517 46	39.740 91	+ 36.776 55
TOTALE .	2.956.110 63	3.246.603 01	— 290.492 38	153.559 65	91.645 89	+ 61.913 76
Prodotti dal 1° Luglio 1889 al 20 Aprile 1890.						
Viaggiatori	37.665.247 33	37.883.483 98	— 218.236 65	1.738.726 44	1 254 764 31	+ 483.962 13
Bagagli e Cani	1.793.958 48	1.833.910 52	— 39.952 04	67.891 06	30.493 41	+ 37.397 65
Merci a G. e P. V. accelerata.	9.353.296 88	9.503.140 00	— 149.843 12	305.045 05	201.545 20	+ 103.499 85
Merci a P. V.	44.809.782 33	43.808.028 86	+ 10[illegible]1.753 47	1.984.307 65	1.038.633 22	+ 945.674 43
TOTALE .	93.622 285 02	93.028.563 36	+ 593.721 66	4.095.970 20	2.525.436 14	+ 1.570:534 06
Prodotto per chilometro						
della decade	723 47	798 67	— 75 20	238 45	152 74	+ 85 71
riassuntivo	22.986 08	23.032 57	— 46 49	6 291 81	4.369 27	+ 1.922 54

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 10ª Decade — dal 1° al 10 Aprile 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	1.151.294 88	59.416 39	258 616 75	1.248.694 16	10.071 81	2.728.093 99	4.055 00	672 77
1889	930.707 96	52.109 67	253.176 53	1.324.506 45	9.382 47	2.569.883 08	3.997 00	642 95
Differenze nel **1890**	+ 220 586 92	+ 7.306 72	+ 5.440 22	— 75.812 29	+ 689 34	+ 158.210 91	+ 58 00	+ 29 82
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	7.835.108 90	389.858 55	2.630.316 93	12.711.562 52	111.367 83	23.678.214 73	4.055 00	5.839 26
1889	8.079.114 85	415.042 24	2.539.921 90	11.977.606 61	107.925 67	23.119.611 27	3.997 00	5.784 24
Differenze nel **1890**	- 244.005 95	— 25.183 69	+ 90.395 03	+ 733.955 91	+ 3.442 16	+ 558.603 46	+ 58 00	+ 55 02
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	45.448 48	1.097 33	15.263 87	94.991 81	784 28	157.585 77	1.119 39	140 78
1889	59.284 20	1.219 85	15.585 80	73.730 32	721 35	150.541 52	1.135 67	132 56
Differenze nel **1890**	— 13.835 72	— 122 52	— 321 93	+ 21.261 49	+ 62 93	+ 7.044 25	— 16 28	+ 8 22
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	569.445 68	10.826 45	148.815 29	769.055 15	8.928 15	1 498.070 72	1.110 04	1 349 56
1889	571.032 28	11.083 80	137.113 98	714 328 57	8.760 80	1.442.319 43	1.110 63	1.298 65
Differenze nel **1890**	— 10 586 60	— 257 35	+ 11.701 31	+ 54.726 58	+ 167 35	+ 55.751 29	— 0 59	+ 50 91

Il giorno 8 aprile aperto il tronco Firenze-Borgo S. Lorenzo di chilom. 35.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

28ª Decade — Dal 1º al 10 Aprile 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1890	88.989 84	2.261 86	1.250 30	180 484 01	279 80	273.245 81	609 00	448 68
1889	90.387 28	2.493 83	7.349 25	88.248 32	1.847 58	190.326 26	609 00	312 52
Differenza nel **1890**	— 1.397 44	— 231 97	— 6.118 95	+ 92.235 69	— 1.567 78	+ 82.919 55	»	+ 136 16
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1889 AL 10 APRILE 1890								
1889-90	2.676.263 22	58.091 16	328.985 84	3.102.013 27	34.799 16	6.200.152 65	609 00	10.180 87
1888-89	2.662.489 84	53.761 86	268.456 11	2.881.173 04	49.711 30	5.915.592 15	309 00	9.713 62
Differenza nel **1890**	+ 13.773 38	+ 4.329 30	+ 60.529 73	+ 220.840 23	— 14.912 14	+ 284.560 50	»	+ 467 25
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	7.263 81	49 69	41 25	6.246 26	20 00	13.621 01	111	122 71
1889	4.384 98	47 69	240 72	2.093 01	31 35	6.797 75	64	106 21
Differenza nel **1890**	+ 2.878 83	+ 2 00	— 199 47	+ 4.153 25	— 11 35	+ 6.823 26	+ 47	+ 16 50
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1889 AL 10 APRILE 1890.								
1889-90	329 868 46	2.359 52	24.027 93	102.217 76	688 21	459.161 88	111	4.136 59
1888-89	120.087 52	1.409 88	6.898 96	44.828 01	1.318 98	174 543 35	64	2.727 24
Differenza nel **1890**	+ 209.780 94	+ 949 64	+ 17.128 97	+ 57.389 75	— 630 77	+ 284.618 53	+ 47	+ 1.409 35

ANNUNZI

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 3 Maggio 1890. NUM. 18.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

NUOVE COSTRUZIONI DELLA MEDITERRANEA

Stato dei lavori e degli studi al 1° aprile 1890

Diamo le seguenti informazioni sull'avanzamento dei lavori al 1° aprile per la costruzione di nuove ferrovie *la cui dirigenza venne affidata dal Governo alla Società del Mediterraneo.*

Stazione di Trastevere.

Come si è accennato nel rapporto del mese precedente (1), trovansi completamente ultimati il rilevato del piazzale, fabbricato viaggiatori e tettoia metallica, magazzini merci piccola e grande velocità, piani caricatori, rifornitore, cessi isolati, cabine per gli apparati centrali e le condutture dell'acqua Paola, come pure sono completi, fin dai mesi precedenti, l'armamento e l'inghiaiamento.

Per la strada di circonvallazione rimane a regolarizzare il taglio a monte all'estremità verso S. Paolo. Si fondò il muro di cinta con l'aderente fogna per metri 140 e si posarono in opera per altrettanti metri di coronamento del marciapiede. Venne pure eseguito il selciato che prospetta il fabbricato viaggiatori per una lunghezza di m. 140 e la massicciata del piazzale esterno per 3|4 della superficie. Anche le rampe d'accesso ai magazzini merci si possono dire ultimate, non mancando che pochi finimenti e ml. 250 di massicciata della rampa sinistra ed il relativo marciapiede, nonchè la regolarizzazione di qualche scarpata.

I progetti per le installazioni relative alla Dogana ed Economato, e quello per il servizio della trazione vennero presentati al Governo per la sua approvazione fin dai mesi precedenti.

Linee di cintura e di allacciamento attorno a Roma.

Lo sterro per la stazione Tusculana ha raggiunto il volume di m.c. 106,000. Il piazzale è tutto finito al di qua della linea di Civitavecchia, mentre al di là del fabbricato viaggiatori manca ancora per 2|3. Le opere d'arte sono tutte ultimate; le murature del fabbricato viaggiatori, cessi e magazzino merci sono al piano di regolamento; la rimessa macchine manca solo della copertura e delle fosse a fuoco; il rifornitore, la casa del gestore ed i piani caricatori mancano di soli finimenti. Sono ultimate le case cantoniere e quella alla progressiva 1.004 della linea di Firenze. Si posarono ml. 1700 di binario e 4 scambi, non che m.c. 3840 di ghiaia, non compresa quella vagliata e quella per la formazione del binario di Civitavecchia.

La congiunzione della Roma-Pisa colla Roma-Firenze fino alla via di Sulmona, della lunghezza di m. 1070, è tutta in trincea ed è scavata quasi completamente per m.c. 90,000 non mancando ad asportarsi che poca terra dal nucleo dell'acquedotto alla Casilina e formare le cunette. Le opere d'arte cadenti sopra questo tratto di linea sono tutte ultimate.

Come si è detto nel rapporto precedente la congiunzione colla ferrovia Roma-Sulmona, lunga m. 368, è ultimata; e quella che congiunge la Roma-Napoli colla stazione Tusculana della lunghezza di m. 1011 è pure finita. In questa tratta, tutta in trincea, furono asportati m.c. 56,000 ed ora non manca che poca terra formante il nucleo del Mandrione ed eseguire le cunette.

I manufatti sono tutti ultimati meno la volta del cavalcavia del vicolo del Mandrione.

Linea Parma-Spezia.

Nel mese di marzo si lavorò alla formazione delle scogliere a difesa della ferrovia e si gettarono m.c. 993 di massi.

Sul tronco Ghiare-Ostia proseguirono gli scavi della trincea d'approccio all'imbocco Parma della galleria del Groppo e la formazione del rilevato fra le progressive 4.850 e 5.400. Si principiarono gli scavi di fondazione di una casa cantoniera. Si lavorò con molta alacrità alla strada di servizio che si può ritenere eseguita per 2|3 fino all'imbocco della galleria del Borgallone. Presso l'imbocco della galleria Groppo vennero approvvigionati 200 mila mattoni; la media giornaliera degli operai ascese a n. 626.

Il tronco Ostia-Borgotaro venne consegnato all'impresa,

(1) Vedi lo « *Stato dei lavori al 1° marzo* » nel n. 15 a pag. 225.

e si cominciarono in campagna le verifiche del tracciato e delle sezioni trasversali.

Sul tronco Borgotaro-Guinadi vennero ripresi i lavori di sistemazione della trincea a monte del piazzale della stazione di Guinadi, la costruzione del muro di controriva; si fondarono i marciapiedi della stazione suddetta; si gettò inoltre il calcestruzzo per la fondazione del rifornitore.

L'avanzamento dei lavori nella galleria del Borgallo lunga m. 7709.54 è il seguente:

	Scavo			Murature		
	Piccola sezione	Calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio
Imbocco Parma	958 —	922 —	879 —	916 —	855 —	774 —
Pozzo Groppalbero att. Parma	58 —	19 —	17.75	19 —	18 —	18 —
Pozzo Groppalbero » Spezia	261 —	238 —	210 —	226 —	190 —	90 —
Pozzo RioFreddo att. Parma	96 —	58 —	41.50	53 —	29 —	5 —
Pozzo RioFreddo » Spezia	205 —	175 —	135 —	168.20	132.30	35 —
Imbocco Spezia	3769.50	3738.50	3704.20	3731 —	3657 —	541.50
Totali .	5347.50	5150.50	4987.45	5113.20	4881.30	1463.50

Il lavoro di scavo e murature eseguito complessivamente nel mese fu:

Scavo — Avanzata . . . m.l. 154.88
Calotta . . . » 97.38
Strozzo . . . » 131.18
Rivestimento — Calotta . . » 100.84
Piedritti . » 170.73

La galleria, come si è detto, essendo lunga m. 7709.54, mancano da farsi ancora:

1° in piccola sezione . . m.l. 2362.04
2° in strozzo . . . . » 2722.09

All'imbocco Parma si attraversa coll'avanzata un miscuglio di trovanti di arenaria argilla e strati di calcare e di schisto; ed il lavoro di scavo come di muratura ebbe un avanzamento mediocre.

Nell'attacco Parma del pozzo di Groppalbero si scava l'avanzata in un banco d'argilla molto compatta; vi abbondano filtrazioni d'acqua, ed a prevenire l'eventualità che avessero ad aumentare ancora, si attaccò l'avanzata con grande alacrità, e l'avanzamento medio fu di m. 2.50 al giorno. All'attacco Spezia, sia per l'impedimento delle forti sorgenti, sia più ancora per deficienza d'aria, i lavori non ebbero grande sviluppo.

Al pozzo Rio Freddo, per deficienza d'aria e guasti avvenuti nelle pompe, si lavorò poco. All'imbocco Spezia venne ripresa l'avanzata, ma non potè progredire tanto alacremente in causa delle frequenti sospensioni che si resero necessarie onde riafforzare le puntellazioni per effetto delle forti pressioni che si manifestarono nel terreno. Gli altri lavori procedettero regolarmente, ma tutti piuttosto lentamente; la qualità del terreno è sempre schisto argilloso che rigonfia considerevolmente.

Sul tronco Guinadi-Pontremoli si eseguì lo scavo pel consolidamento di una tratta della seconda falda a monte della trincea d'approccio all'imbocco Parma della galleria del Castello. Tutte le opere d'arte sono ultimate, meno il viadotto del Verde a 6 luci di m. 20 e 2 di m. 10, la cui costruzione però è bene avanzata.

Il primo strato dell'inghiaiamento è fatto per una lunghezza complessiva di m. 6500, e per la fine d'aprile sarà completo, eccetto per la galleria della Lanza e viadotto del Verde. Ora si sta approvvigionando la ghiaia per il secondo strato della massicciata.

Nella galleria della Lanza, lunga m. 349.50, non rimangono a farsi che m. 6.50 di strozzo ed altrettanti di piedritto. Le altre gallerie sono tutte ultimate.

Nei successivi 6 tronchi da Pontremoli a Fornola la linea è aperta all'esercizio.

Pel raddoppio Casello 88-Spezia proseguirono i movimenti di terra, raggiungendo complessivamente il terzo del movimento totale occorrente. Le opere d'arte in corso di costruzione sono 10, di cui alcune quasi ultimate. Fu pure iniziata la costruzione del muro di sostegno all'imbocco Spezia della galleria Termini d'Arcola, ed il lavoro dei fabbricati continua regolarmente. Venne principiata anche l'avanzata in calotta della galleria di Botto, ed in 15 giorni se ne scavarono m. 7.20.

L'avanzamente dei lavori nella galleria Termini d'Arcola è il seguente:

Scavo { Avanzata in calotta . . m.l. 37.20
Scavo { Grande sezione . . » 23.80
Rivestimento della calotta . . » 18.00

Linea Cuneo-Ventimiglia.

Sul tronco dal Rio della Fortuna allo sbocco della galleria Elicoidale, lungo m. 10,315, si è ultimato lo scavo di fondazione per la scogliera artificiale al Vermenagna, a sinistra della linea, e si è incominciato il trasporto degli occorrenti massi. Si continuò il riempimento con materie terrose sopra il portale di sbocco della galleria Costa S. Giovanni.

L'avanzamento dei lavori della galleria Elicoidale, lunga m. 1494, è il seguente:

Scavo { Avanzata (ultimata) . . . m.l. 1494 —
Strozzetto » . . . . » 1494 —
Calotta » . . . . » 1494 —
Strozzo . . . . . . » 1313 —

Murature { Calotta . . . . . . m.l. 1451.50
Piedritti . . . . . . » 1275 —

Sul tronco dalla galleria Elicoidale a Limone vennero ripresi gli scavi delle trincee agli sbocchi delle gallerie Noceto e Cresta Marino, e progredirono quelli della trincea e del piazzale della stazione di Limone.

Le gallerie sono tutte ultimate, eccetto quelle di cui si dà l'avanzamento nel seguente quadro:

Gallerie	Scavo				Muratura	
	Avanzata	Calotta	Strozzo	Grande sezione	Calotta	Piedritti
Boglia (m. 1077)	955 —	836 —	609 —	547 —	818 —	542 —
Cresta Marino . (m. 329)	329 —	329 —	329 —	313.15	66 —	154 —
Rocciaia (» 104.80)	104.80	98.80	98.80	98.80	—	—

CASSA DI MUTUO SOCCORSO
fra i Capi-Cantonieri e Cantonieri delle Strade Nazionali DEL REGNO

Relazione sull'andamento economico del 1889.

L'andamento economico della Cassa nel 1889 — riassumiamo dalla Relazione al Ministro dei Lavori Pubblici, in data 8 aprile 1890, del Comitato Amministrativo presieduto dall'ing. comm. G. Oberty, Direttore Generale di Ponti e Strade — confermò a pieno le più favorevoli previsioni di prosperità e di sviluppo cui si accennava nelle precedenti Relazioni.

Dai quadri annessi alla Relazione 1889 scorgesi chiaramente quale sia stata la gestione della Cassa nell'anno medesimo e quale ne era la situazione al 31 dicembre.

I. *Numero degli ascritti.* — Al 31 dicembre 1888 erano ascritti alla Cassa di mutuo soccorso, per pensioni e sussidi o per soli sussidi; 265 capi-cantonieri; 1,877 cantonieri; 2,142 in totale. Nell'anno 1889 furono ascritti 81 cantonieri. Nell'anno medesimo cessarono di far parte: 81 capi-cantonieri; 94 cantonieri; in totale 212. Al 31 di-

cembre del 1889 restarono ascritti alla Cassa: 252 capi-cantonieri; 1,877 cantonieri; 2,129 in totale.

II. *Ammontare delle ritenute e dei versamenti.* — Dai quadri riassuntivi, per ciascun mese dell'anno 1889 e per ciascun Ufficio del Genio Civile, dell'ammontare delle ritenute e dei versamenti per conto della Cassa nell'anno 1889, negli anni precedenti e così dalla istituzione della Cassa a tutto il 31 dicembre 1889, ricavasi:

A. — Ritenute.

a) Fondo pensioni: totale nel 1889, L. 89,188.24; negli anni precedenti, lire 278,944.90; a tutto l'anno 1889, lire 368,133.14;

b) Fondo sussidi: totale nel 1889, L. 39,641.96; negli anni precedenti, lire 133,882.26; a tutto l'anno 1889, lire 173,524.22;

c) Totale fondo pensione e fondo sussidi: nel 1889, L. 128,830,20; anni precedenti, L. 412,827.16; a tutto il 1889, L. 541,657.36.

B. — Versamenti.

Ammontare dei vaglia del Tesoro ricevuti: nel 1889 L. 128,829.70; anni precedenti, L. 412,826.66; a tutto il 1889, L. 541,656.36.

III. *Situazione dell'azienda.* — Al 31 dicembre 1889, l'attivo era di L. 639,862.76; il passivo di L. 43,721.91; la rimanenza attiva di L. 596,140.85, con un aumento di L. 145,679.44 sul patrimonio al 31 dicembre 1888.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 28 aprile (N. 100). — **Regio Decreto 13 aprile 1890**, numero **6791** (Serie 3ª), col quale il tronco di metri cento, in comune di Vobarno, che dalla casa Pighetti in prolungamento alla contrada Torre mette all'imbocco della strada provinciale verso la Ferriera ed il tronco di metri mille e cento, in comune di Sabbio-Chiese, che collega la frazione di Pavone colla provinciale Vobarno-Sabbio, sono cancellati dal l'elenco delle strade provinciali di Brescia.

Gazzetta Ufficiale del 29 aprile (N. 101). — **Regio Decreto 3 aprile 1890**, numero **6793** (Serie 3ª), che approva l'unito regolamento per l'esercizio e la sorveglianza delle caldaie a vapore, composto di quarantotto articoli.

— **Relazione a S. M.** e **Regio Decreto 17 aprile 1890**, numero **6790** (Serie 3ª), col quale dal fondo di riserva per le « Spese impreviste », inscritte al capitolo n. 98 dello stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro per l'esercizio finanziario 1889-90, è autorizzata una 23ª prelevazione nella somma di L. 27,800 da portarsi in aumento allo stato di previsione della spesa del Ministero delle Finanze per l'esercizio medesimo al capitolo n. 170: « Spese per la ricostruzione ed adattamento del fabbricato La Dogana in Pavia ». — Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

— **Relazione a S. M.** e **Regio Decreto 17 aprile 1890**, numero **6800** (Serie 3ª), col quale dal fondo di riserva per le « Spese impreviste », inscritto al capitolo n. 98 dello stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro per l'esercizio finanziario 1889-90, è autorizzata una 24ª prelevazione nella somma di L. 612.93, da inscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero delle Finanze per l'esercizio suddetto ad un nuovo capitolo col n. 185 *bis* e colla denominazione: « Saldo di spesa per la costruzione della caserma Imperatrice per le guardie di finanza alle saline di Margherita di Savoia, provincia di Foggia ». — Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Gazzetta Ufficiale del 30 aprile (N. 102). — **R. Decreto del 10 aprile 1890**, numero **MMMDCCXXXII** (Serie 3ª), col quale l'autorizzazione concessa alla Camera di Commercio ed Arti di Reggio Calabria coi R. Decreti 31 marzo 1867 e 14 gennaio 1877, d'imporre una tassa speciale sui noli delle merci che escono ed entrano per la via di mare nel territorio del suo distretto, ragguagliata in ragione di L. 1.20 per ogni cento lire di nolo, è estesa, nella medesima proporzione, ai noli delle merci che s'importano e si esportano per mezzo della ferrovia a piccola velocità.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Convenzione per l'esercizio Secondarie Romane da parte della Mediterranea.

Siamo informati che mercoledì 30 aprile scorso fu firmata a Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo la convenzione, a cui abbiamo accennato nel precedente numero, per l'assunzione da parte di questa Società dell'esercizio delle Ferrovie Secondarie Romane (linee Roma-Albano; Albano-Anzio-Nettuno), convenzione che ora verrà sottoposta all'approvazione del Governo.

><

Sistemazione delle linee ferroviarie attorno Roma.
(Progetto della Mediterranea per il collegamento delle stazioni Trastevere e Termini).

Nel nostro numero di sabato scorso, e precisamente nella parte delle « Informazioni particolari », fu pubblicato che dalle interviste avute a Roma dal comm. Massa col Presidente del Consiglio dei Ministri e col Ministro dei L. P. sarebbe risultato che da parte del Governo si vuole provvedere, e presto, d'accordo colle due Società, alla sistemazione delle linee ferroviarie intorno a Roma.

Ora, per quanto riguarda la parte di tale sistemazione che interessa specialmente la Mediterranea, sappiamo che dal comm. Massa furono rinnovate le proposte di anticipazioni di fondi per il collegamento della stazione di Trastevere a Termini; provvedimento questo urgente affinchè quella stazione possa fare il servizio che nell'interesse della capitale è chiamata e disimpegnare.

Ci consta inoltre che appena sieno intervenuti gli accordi di natura finanziaria per tale anticipazione, la Mediterranea è in grado di appaltare i lavori, essendo pronto ed approvato il progetto in ogni sua parte.

><

Ferrovie Roma-Orte, Roma-Solmona e Roma Civitavecchia.
(Progetto dell'Adriatica per raccordamenti, stazioni e doppi binari).

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, in adempimento delle prescrizioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha ripresentato al R. Ispettorato Generale delle ferrovie, debitamente modificato, il progetto del tronco di raccordamento delle linee Roma-Orte e Roma-Solmona; di parte del tronco di raccordo fra le linee di Orte e di Civitavecchia fino all'attraversamento della ferrovia Roma-Solmona; e del tratto di raccordamento fra la linea di Civitavecchia e quella di Solmona parallelo a quest'ultima, compreso l'ampliamento della stazione di Portonaccio, l'impianto di una stazione di servizio sulla linea Roma-Solmona, ed il raddoppiamento del binario da questa stazione a quella di Porta Maggiore.

La spesa complessiva, per l'effettuazione di tutti gli impianti preventivati col progetto di cui trattasi, risulta di L. 2,922,182.57, escluso il valore del ma

teriale metallico di armamento, il cui importo è valutato di L. 415,232.34.

><

Collegio arbitrale ferroviario.
(*Nomine complementari*).

Ci consta che nell'adunanza plenaria, tenutasi il giorno 26 dello scorso mese di aprile, nella sede dei Collegi arbitrali, istituiti con la legge del 27 aprile 1885, N. 3048 (serie 3ª) gli onorevoli signori arbitri nominati dal Governo e dalle Società hanno ad unanimità di voti rieletto in ciascuno dei tre Collegi a quinto arbitro effettivo, il senatore del Regno Conte Ghiglieri, ed a quinto arbitro supplente il sig. barone avv. Tomaso Celesia di Vegliasco senatore del Regno; i quali, a mente dell'articolo 13 del Codice di procedura civile, hanno emessa la dichiarazione di accettare l'onorevole ufficio a cui sono stati chiamati.

><

Ferrovia Firenze-Arezzo e Firenze-Pistoia.
(*Progetto per il loro collegamento*).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha ripresentato all'approvazione governativa il progetto riguardante l'esecuzione dei lavori necessari per collegare fra loro le due linee Firenze-Arezzo e Firenze-Pistoia, modificato in base alle disposizioni del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori ammonta a L. 1,539,327.17 non compreso il valore del materiale metallico di armamento, calcolato di L. 66,811.54. I lavori stessi verranno eseguiti parte in economia e parte per appalto a licitazione privata.

><

Ferrovia Faenza-Firenze.
(*Approvazione del Consiglio di Stato al progetto d'appalto del tronco Marradi-Fantino*).

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa essere approvato il progetto di appalto dei lavori e delle forniture occorrenti per la costruzione del tronco da Marradi a Fantino, nella ferrovia da Faenza a Firenze.

La lunghezza del tronco è di m. 5791.50, ed il suo costo complessivo è preventivato di L. 6,852,654.26 delle quali, per lavori e provviste da appaltare e per lavori e compensi a corpo L. 5,573,291.60; Lire 577,329.16 per imprevisti, e L. 501,654.26 a disposizione dell'Amministrazione per le espropriazioni, per l'acquisto del materiale di armamento e di quello fisso e per la direzione, sorveglianza e liquidazione dei lavori.

><

Ferrovia Salerno-San Severino.
(*Progetto costruzione pozzo ventilazione nella galleria delle Fratte*).

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Salerno a San Severino ha sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate, il progetto per la costruzione di un pozzo di ventilazione presso la progressiva 4.700 della galleria elicoidale delle Fratte, in costruzione lungo il tronco Fratte-Capezzano, della ferrovia predetta. L'altezza del pozzo è prevista di m. 251 e la relativa spesa di costruzione è presunta di L. 320,000.

><

Tronco Foligno-Terontola.
(*Preventivo di lavori*).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa la proposta per portare ad undici le traverse di ogni campata di rotaie Vª lunghe m. 9 sul tronco Foligno-Terontola. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 82,700, ed i lavori relativi, interessando l'esercizio della linea, saranno eseguiti in economia a termini dell'art. 65 del capitolato di esercizio.

><

Ferrovia Catanzaro-Stretto Veraldi
(*Progetto per l'applicazione del sistema Abt*).

Sappiamo che in adempimento dell'impegno assunto di studiare un progetto di ferrovia a dentiera, sistema Abt, con scartamento normale per completare la linea ferroviaria da Catanzaro allo Stretto Veraldi, la Società Nazionale delle Officine di Savigliano ha rimesso al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il progetto del tronco della ferrovia medesima compreso fra il casello N. 8 e la spalla destra del ponte sul Corace (1).

Intorno a questo progetto siamo in grado di dare le seguenti informazioni.

La lunghezza del tronco è di m. 7838, dei quali m. 3936.56 sono in rettifilo e m. 3901.41 in curva. La pendenza massima adottata raggiunge il 70 per mille ed è applicata a m. 3985.95: il raggio minimo delle curve è di m. 180. La salita totale da superare dal casello 8 alla nuova stazione di Catanzaro è di m. 151.80 e la discesa, dalla stazione stessa al Corace è di m. 216.

Le opere d'arte speciali progettate lungo il tronco sono otto, cioè:

1. ponte sul torrente Mosofolo, a travata metallica, della luce di m. 18;
2. ponte sulla vallata del Sala, a travata metallica, in quattro luci di m. 46 cadauna e sottopassaggio in muratura di m. 7, con altezza compresa fra m. 14 e m. 27.
3. ponte sul vallone prospiciente il fiume Mosofolo, in quattro travate metalliche di m. 32.50 di apertura cadauna, con altezza compresa fra m. 20 e m. 30;
4. ponte sul burrone prospiciente la nuova stazione di Catanzaro, con travata metallica della luce di m. 85 e con due archi laterali in muratura di 12 metri di corda ciascuno;
5. ponte sul torrente Fiumerella, a travata metallica continua, in tre luci, di cui la centrale di m. 72 e le laterali di m. 60 con pile in muratura oppure in ferro di m. 41 di altezza;
6. ponte alla progressiva 6.442 a travata metallica di m. 30 di apertura;
7. ponte alla progressiva 6.820, a travata metallica di m. 40 di apertura;
8. ponte sul fiume Corace in 4 luci di m. 40 ciascuna, a travate metalliche e pile in muratura.

Le opere d'arte minori sono 14 e consistono in 6 acquedotti di m. 1,50; 1 ponticello di m. 2; tre sottopassaggi dei quali uno di m. 6 e due di m. 3; tre cavalcavia della luce rispettiva di m. 3, m. 5 e m. 6; ed un ponte in muratura di m. 10.

Oltre alle predette opere è proposta la esecuzione di parecchi muri di sostegno e di rivestimento. È poi prevista la costruzione di N. 3 gallerie della lunghezza totale di m. 1041, e rispettiva di m. 338 la prima, di m. 607 la seconda e di m. 96 la terza.

Pell'alloggio del personale di sorveglianza della strada sono proposte n. 7 case cantoniere a due piani. Per la nuova stazione di Catanzaro sono previsti i seguenti impianti: fabbricato viaggiatori;

(1) Agli studi del progetto per l'applicazione del sistema Abt a questo tronco ferroviario abbiamo già accennato nelle « Informazioni » del n. 51 del 1889 a pag. 817.

magazzino merci, rimessa locomotive, rifornitore, cessi isolati e magazzino del carbone. La lunghezza della stazione sarebbe di m. 180.

La predetta Società si obbligherebbe a costruire i lavori del tronco di ferrovia del quale trattasi mediante il pagamento di una somma a corpo di lire 6,650,000 esclusa la fornitura del materiale metallico, di tipo ordinario, occorrente per l'armamento, e la fornitura delle locomotive speciali. La Società stessa prenderebbe impegno di dare il tronco pronto per l'esercizio: pel tratto Catanzaro Sala-Catanzaro Città, in 24 mesi dall'approvazione del progetto definitivo; ed in mesi 18, successivi, il rimanente tratto da Catanzaro Città al Corace.

><

Stazione di Dervio della linea Lecco Colico.
(Variante al piano generale d'impianto).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, nello intento di soddisfare le istanze del Consiglio Comunale e di molti abitanti di Dervio, ha compilato e sottoposto all'approvazione governativa un progetto di variante al piano generale della stazione omonima da impiantarsi sulla ferrovia in costruzione da Lecco a Colico. La variante ha per iscopo di avvicinare il fabbricato viaggiatori alla strada che mette in comunicazione l'abitato di Dervio collo Scalo al Lago.

><

Stazione ed officine di Foggia.
(Progetto e preventivo di nuovi impianti e sistemazione).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha presentata all'approvazione governativa la proposta relativa a nuovi impianti ed alla sistemazione provvisoria di quelli attuali nella stazione e nelle Officine di Foggia.

La spesa totale all'uopo preventivata ammonta a L. 186,702.68, colla quale si deve provvedere:

1. alla sistemazione provvisoria dei binari e meccanismi fissi, nonchè alla costruzione di una nuova tettoia metallica per la riparazione dei veicoli; spesa L. 141,520;

2. all'impianto di nuovi binari e meccanismi fissi per l'accesso al deposito del combustibile; spesa L. 18,390 68;

3. all'impianto di una piattaforma del diametro di m. 15 e di due nuovi binari per ricovero delle locomotive ed allo spostamento del binario per lo scarico delle scorie; spesa L. 26,792.

I lavori di cui al N. 1 saranno eseguiti mediante appalti a licitazione privata per quanto riguarda l'esecuzione delle opere murarie e della travatura metallica; ed in economia per quello che riguarda l'armamento. I lavori di cui al N. 2 saranno fatti in economia. Quelli del N. 3 saranno eseguiti a cottimo per le opere murarie, ed in economia per l'armamento.

><

Stazione di Olmenetta.
(Progetto d'ampliamento).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di ampliamento della stazione di Olmenetta, nella linea Treviglio-Cremona. La spesa relativa, non tenuto conto del materiale metallico per l'armamento, è preventivata di L. 54,076.70.

I lavori proposti riguardano l'impianto nella stazione del servizio delle merci a piccola velocità e l'ampliamento del fabbricato viaggiatori, e consistono: nella costruzione di un piano caricatore con relativo magazzino merci e formazione di un piazzale adiacente al detto piano caricatore; nell'impianto di un binario tronco per le merci; nell'aumento di un interasse per parte nel fabbricato viaggiatori onde ricavarne una sala per viaggiatori di prima e seconda classe ed un locale pel deposito delle merci a grande velocità. Saranno eseguiti mediante appalto a licitazione privata i movimenti di terra e le opere murarie; ed in economia i lavori di armamento.

><

Ferrovia Roma-Segni.
(Appalto ad unico incanto di ferri minuti tipo speciale per armamento tronco dal chilom. 6 a Ciampino).

Il 14 corrente maggio, alle ore 10 ant., presso il Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti di tipo speciale per l'armamento del tronco chilometro 6-Ciampino, della linea Roma-Segni, in tre distinti lotti.

N. d'ordine	INDICAZIONE DELLE PROVVISTE	Quint.	SOMMA DI STIMA salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto — Lire
1.	Stecche corniere di ferro . .	544.00	23,392
2.	Piastre intermedie di ferro .	875.05	54,015
	Piastre di giunzione di ferro.	327.75	
3.	Chiavarde con rosette di ferro	103.60	25,977
	Arpioni	375.00	
	Caviglie a vite mordente in acc.	78.44	

Cauzione in numerario o in titoli, come all'art. 3 del Capitolato Generale d'appalto: 1°. lotto, provvisoria L. 1,200, definitiva L. 2,400; 2°. provv. L. 2,700, def. L. 5,400; 3°. provv. L. 1,300, def. 2,600.

Termine perentorio di consegna: il 30 prossimo giugno; luogo di consegna: sui vagoni della ferrovia alla stazione di Ciampino.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

><

Per la riforma generale
del servizio cumulativo ferroviario-marittimo.

Sappiamo che il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha interessate le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico a fare gli studî che dovranno servire di base ai lavori necessarî per la riforma generale del servizio cumulativo ferroviario-marittimo.

><

Progetto d'orario estivo sulla Mediterranea
al nord e al sud di Roma.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha rassegnato per approvazione al Regio Ispettorato Generale delle Ferrovie il progetto di orario estivo; la cui attivazione, secondo gli accordi con le Amministrazioni interessate sarebbe stabilito pel 1° giugno p. v.

Col nuovo progetto vengono introdotte importanti modificazioni nell'attuale orario generale, specialmente sulle principali linee *al nord di Roma.*

><

La detta Amministrazione ha rassegnato pure all'approvazione il progetto di nuovo orario dei treni per le linee *al sud di Roma.*

Questo orario è compilato in base agli accordi presi fra le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e della Sicilia, allo scopo di soddisfare nel

miglior modo possibile le insistenti domande di miglioramento delle corrispondenze fra Roma e Palermo e fra Roma-Napoli e Cosenza.

><

Nuovo orario sulla rete della Veneta.

Sappiamo che la Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche, in vista delle rilevanti modificazioni che verranno portate col 1° giugno p. v. all'attuale orario dei convogli ferroviari sulla rete Adriatica, ha presentato all'approvazione governativa la proposta per alcune variazioni nell'orario ora in vigore sulle linee da essa esercitate, onde poter mantenere le attuali coincidenze ai punti di transito.

><

Biglietti d'andata-ritorno festivi per il Lago Maggiore.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, di accordo colla Impresa di Navigazione del Lago Maggiore, avrebbe stabilito, salvo il consenso governativo, di far luogo, in occasione della prossima stagione estiva, alla istituzione di biglietti di andata e ritorno speciali festivi di 2ª e di 3ª classe da Legnano, da Busto Arsizio e da Gallarate al Lago Maggiore (andata via Arona e ritorno via Luino o viceversa) in conformità di quanto venne praticato lo scorso anno per le stazioni di Milano e di Novara.

><

Servizio diretto italo-austriaco per viaggiatori e bagagli, via Cormons, Pontebba e Peri.
(Istituzione di nuovi biglietti da stazioni della Mediterranea).

Dal 1° corrente mese entrò in vigore il 1° Supplemento alla tariffa italo-austriaca per viaggiatori e bagagli — via Cormons, Pontebba e Peri — edizione giugno 1888, comprendente le seguenti nuove corrispondenze dirette da e per stazioni Mediterranee:

Nervi (via Genova-Milano-Mestre), biglietti per le corrispondenze: Via Cormons (Budapest e Vienna, via Pragerhorf); via Pontebba (Budapest, via Villaco-Pragerhorf); Vienna (via Loeben e via Amstetten);

Ospedaletti Ligure (via Genova-Milano-Mestre), biglietti per le corrispondenze segnate per Nervi;

Roma (via Pisa-Lucca-Bologna): Via Pontebba (Gratz, via Loeben).

Ventimiglia (via Genova-Milano-Mestre): Via Cormons (Vienna, via Pragerhorf); via Pontebba (Vienna, via Loeben e via Amstetten).

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che, tenuto conto dell'avvertenza da Esso suggerita, possa approvarsi una proposta di transazione con la Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche di Padova circa la liquidazione e collaudo dei lavori eseguiti dalla Società stessa per la costruzione del tronco da Treviso a Ponte di Piave, della ferrovia Treviso-Oderzo-Motta;

2. Che possa meritare l'approvazione uno schema di transazione concordato fra l'Amministrazione governativa e la Impresa De Marchi Giovanni relativa ad indennizzi per danni di piene ai suoi cantieri, lungo il tronco da Fornovo a Solignano nella ferrovia Parma-Spezia;

3. Che si possa accordare la superiore approvazione ad uno schema di transazione convenuto colla Impresa Bona Giovanni costruttrice dei lavori del 2° e del 3° tronco della ferrovia da Cuneo a Mondovì, circa il collaudo e la liquidazione finale dei lavori medesimi.

><

Il Consiglio ha poi anche dato parere:

a) su di una domanda della Società Veneta per Imprese e costruzioni pubbliche (Fonderia Rocchetti) di Padova, per condono di multa e per maggiori compensi ed altro, dipendentemente dalla fornitura assunta dalla Impresa stessa per l'armamento delle stazioni del tronco Siracusa-Noto nella ferrovia da Siracusa a Licata;

b) su di una questione di applicabilità o meno della multa contrattuale a carico della Ditta A. Opessi di Torino, per ritardo nel compimento della fornitura e posa in opera di bilancie a ponte fisso ed a rotaia continua destinate alle stazioni di Lesignano, Solignano e Berceto, nella ferrovia da Parma a Spezia.

><

Tariffe.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposta con parere favorevole al R. Ispettorato Generale delle ferrovie una domanda della Ditta Pirovano Innocente per ottenere che per i suoi trasporti di granito da effettuarsi a vagone completo da Arona, Gravellone Toce e Crusinallo a Genova P. P. ed a Genova P. B. le sia accordato in via di rimborso, come già fu concesso ad altra Ditta, l'abbuono del 20 p. 0|0 sulle tasse a tariffa normale (escluso il diritto fisso e le altre eventuali tasse) alle medesime condizioni e mediante uguale vincolo per un quantitativo minimo annuo di 1200 tonnellate come venne ammesso per l'altra Ditta predetta.

><

L'Amministrazione delle Ferrovie Meridionali, a nome anche delle Società del Mediterraneo e della Sicilia, ha presentato all'approvazione governativa la proposta di aggiunta nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità, delle due voci seguenti:

1. « forme di legno da scarpe per calzolaio, finite » colla indicazione della classe 2ª;

2. « forme di legno da scarpe per calzolaio, grossolanamente lavorate e non del tutto finite » colla indicazione della classe 4ª.

><

I Ministri dei Lavori pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio hanno recentemente firmato i seguenti decreti:

1. Decreto col quale, agli effetti delle tariffe ferroviarie, è approvata una proposta delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia per l'aggiunta, nella nomenclatura delle merci, delle seguenti voci:

a) « banchi di legno ordinari, greggi, tinti, o verniciati per uso delle scuole » colla indicazione della classe 4ª e della tariffa speciale N. 118, serie B;

b) « attrezzi di ginnastica, non nominati, e parti di, non nominate » con la indicazione della classe 3ª.

In servizio interno della Rete Sicula i detti banchi saranno tassati in 4ª classe generale per le spedizioni senza vincolo di peso; in 4ª classe, serie B,

per le spedizioni di almeno una tonnellata; ed in 5ª classe, serie C., per le spedizioni di almeno 5 tonn.

2. Decreto col quale è approvata l'aggiunta alla tariffa locale N. 212 P. V. con cui la medesima viene estesa alla pozzolana, ai lapilli ed ai basoli (cava greggia) in partenza da Boscoreale e da Stazioni della linea Napoli-Castellamare di Stabia e diretti a stazioni della linea Caserta-Roma, giusta la proposta presentata dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo anche a nome di quella delle ferrovie dell'Adriatico.

><

La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali, salva l'approvazione governativa, ha accordato alla Ditta Garbagnati Giovanni di Milano, l'applicazione, sul percorso delle proprie linee, escluso il tronco comune Monza-Milano, della tariffa locale, N. 217 P. V., pei trasporti di pietrisco dalla stazione di Lecco per quella di Milano (compresa anche Milano P. C.) Sesto San Giovanni a Monza, verso impegno da parte della Ditta di un traffico minimo annuale di 100 vagoni.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Ubicaziono della stazione di Potenza lungo la ferrovia Rocchetta Melfi-Potenza.

2. Domanda della Società Anonima Padovana per impianto di pali telefonici lungo il ciglio esterno dell'argine sinistro del canale Brentella (Padova).

CRONACA PARLAMENTARE delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Bilanci preventivi 1890-91. — *Discussione ed approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio* (1). — La discussione generale, incominciata nella seduta del 30 scorso aprile, fu terminata nella successiva del 1° corrente dando passo alla discussione dei capitoli che proseguì nella seduta del 2 e sarà ripresa in quella del 5.

Disegni di legge. — *Cancellazione dall'ordine del giorno.* — Nella seduta del 29 scorso aprile il Ministro dell'Agricoltura, Industria e Commercio, onor. Miceli, propose che il disegno di legge *sulle espropriazioni, sui consorzi, sulla polizia dei lavori per l'esercizio delle miniere, cave e torbiere e sulla ricerca delle miniere* (2) sia per ora cancellato dall'ordine del giorno, dovendo ancora ultimare alcuni studi. — La Camera acconsentì.

Commissioni. — *Relazione.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nel n. 14, aggiungiamo che fu distribuita ai deputati la relazione dell'on. Siacci sul progetto di legge per *lo stanziamento dei fondi per la quarta ed ultima serie dei lavori di sistemazione del Tevere.*

Dalla relazione riportiamo le seguenti considerazioni in merito ai lavori stessi: « Un'assicurazione ben confortante è quella dataci dal Ministro, che « compiuti i lavori appaltati ben poco loro occorrerà, » e in breve tempo fattibile, per ridurre a tal punto le condizioni » del fiume, che solo pel verificarsi di una piena straordinarissima » e solo durante il massimo colmo di essa potrà aversi una lieve » inondazione ». La Commissione non discute questa assicurazione; ma si limita a raccomandare che sia regolata la progressiva esecuzione dei lavori in ragione della loro maggiore e minore urgenza, osservando che, non tutta la città, ma la parte principale di essa sarà messa al sicuro dagli straripamenti e dalle allagazioni, solo quando sia compiuta la sistemazione della sponda del collettore di sinistra ».

(1) Per le *risultanze del bilancio* vedi « Cronaca parlamentare » del n. 51 del 1889. Per la *relazione* della Sotto-Commissione vedi stessa rubrica del n. 17 del corrente anno.

(2) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 15.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Genova-Piacenza-Cremona. — *Deliberazioni dell'adunanza plenaria degli interessati alla costruzione.* — Della convocazione di questa assemblea, per invito del Comitato promotore, dicemmo nel n. 17 in questa stessa rubrica.

L'assemblea fu tenuta a Genova il 27 scorso aprile nell'aula del Consiglio provinciale e riuscì importantissima per il numero e per la qualità delle persone che vi presero parte o vi fecero adesione. Intervennero: deputati e senatori; le rappresentanze delle Provincie di Genova, Cremona, Piacenza; dei Municipi e delle Camere di Commercio dei tre predetti capoluogo; di altri Comuni; di Comizi Agrari; di Società industriali e commerciali, e di altri Sodalizi ed Istituti, ecc.

Dopo un'ampia discussione — nella quale fu proposto che la nuova linea da costruirsi, anzichè arrestarsi a Piacenza, dovesse raggiungere Cremona, e tutti gli oratori appoggiarono nella sostanza il concetto che la nuova linea debba essere costrutta per modo da poter essere poi allacciata con altre per servire non solo alle relazioni interprovinciali ma anche alle internazionali fu — votato all'unanimità il seguente *ordine del giorno*:

« L'Assemblea:

« Ritenuto che l'esperienza del progressivo sviluppo preso dal transito italiano ed internazionale del Porto di Genova verso l'interno ed oltrealpe ha dimostrato l'insufficienza delle linee ferroviarie esistenti ed in costruzione tra Genova e l'Alta Italia:

« Che il disagio per gli inevitabili ritardi subiti dai trasporti ferroviari è comune tanto al commercio genovese, che alla Lombardia ed all'Emilia, per cui il rimediarvi è imposto da vero e sentito interesse nazionale:

« Che la posizione geografico-strategica della Piazza di Piacenza, attestata dalla scienza militare e dalla storia, dimostra altresì l'importanza militare dell'opera a difesa della linea del Po, difesa d'Italia:

« Che tutta una vasta regione, dotata di trascurate ricchezze agricole ed industriali, sorgerebbe a quella vita feconda e proficua, cui ha diritto al pari d'ogni altra provincia italiana;

« Proclama, nell'interesse del commercio, delle ricchezze e della difesa nazionale, l'urgenza della costruzione della strada ferrata Genova-Piacenza-Cremona; e nomina un Comitato esecutivo con mandato il più ampio per ottenere col concorso delle Provincie e dei Municipi interessati, dal Governo e dal Parlamento la costruzione di tale ferrovia, procedendo a tutti quegli incombenti che fossero necessari per la sollecita attuazione dell'opera propugnata ».

Per la nomina del Comitato Esecutivo venne dato mandato di fiducia al Comitato promotore.

Tramvia a vapore Messina-Barcellona. — *Stato dei lavori e prossima apertura del tronco Messina-Faro* — Annunciasi che i lavori della tramvia, cominciati per tutta la linea Messina-Barcellona, sono già al loro termine nel tronco Messina-Faro. Tutto il materiale è già arrivato, meno le tre locomotive che trovansi in viaggio.

Circa la metà del corrente maggio, il tronco Messina-Faro sarà aperto all'esercizio. Inaugurato questo primo tratto, i lavori continueranno con grande alacrità nel rimanente della linea; e, prima del chiudersi dell'anno in corso, saranno aperti all'esercizio altri due tronchi.

Tramvia a vapore Arona-Gravellona. — *Nomina del Comitato definitivo.* — L'adunanza, da noi preannunciata nel n. 17, per la nomina di un Comitato definitivo, riuscì il 27 scorso aprile ad Arona oltre ogni dire importante per l'affluenza di industriali e proprietari e per il numero delle adesioni.

Presiedette il sindaco di Arona. Si votò all'unanimità un ordine del giorno e si nominò per acclamazione i membri del Comitato, in numero di 39, rappresentannti dei vari Comuni del littorale e del Lago Maggiore e della regione montana.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — *Per il riscatto della Giura-Sempione.* — Il Gran Consiglio di Berna, nella sua seduta del 24 u. s. ha autorizzato, dopo lunga discussione e con 177 voti contro 4, il Governo a conchiudere col Consiglio Federale il contratto di vendita delle 30,000 azioni privilegiate della ferrovia Giura-Sempione in base alle condizioni contenute nella Risoluzione federale del 1° aprile scorso.

Questa Risoluzione del Consiglio Federale, circa la compera delle azioni della ferrovia Giura-Sempione, è così concepita:

« Con Risoluzione del 22 gennaio u. s., i Dipartimenti delle Finanze e delle Strade Ferrate furono incaricati di trattare col Governo del Cantone di Berna per la compera delle azioni privilegiate della ferrovia Giura-Sempione in suo possesso, colla riserva della ratifica del Consiglio Federale e dell'Assemblea Federale.

« Visto il rapporto dei due Dipartimenti, il Consiglio Federale risolve:

« 1° I Dipartimenti delle Ferrovie e Finanze sono autorizzati alla conclusione di una convenzione collo Stato di Berna per la compera di 30,000 azioni privilegiate della ferrovia Giura-Sempione alle seguenti condizioni: *a*) come prezzo di compera di ciascuna azione, è fissata la cifra di fr. 600, pagabile in titoli di rendita 3 0|0 al corso di 90 e con principio di godimento per le due parti dal 1° gennaio 1890; *b*) la Confederazione ha il diritto di ammortizzare in ogni tempo, contro preavviso di dodici mesi, intieramente o parzialmente alla pari, cioè a 100 franchi per 3 franchi di rendita, i titoli di rendita; *c*) i titoli di rendita saranno emessi a 30, 150 e 300 franchi di rendita, ossia a 1000, 5000, 10,000 franchi di capitale, ed avranno uniti delle cedole quadrimestrali per 10, 50 e 1000 franchi. I titoli di rendita di 150 e 300 franchi di rendita possono essere intestati al nome del proprietario ed inscritti sul registro originale; *d*) Per parte della Confederazione è riservata la ratifica dell'Assemblea Federale ed, eventualmente, la decisione popolare; *e*) nel caso in cui i Cantoni di Friborgo e di Vaud avessero da cedere le loro azioni privilegiate della ferrovia Giura-Sempione, il Cantone di Berna si obbliga parimenti a cedere le restanti delle sue azioni privilegiate in suo possesso, alle condizioni stabilite con quei Cantoni; in verun caso però non a condizioni meno favorevoli di quelle stabilite colla presente;

« 2° Il Dipartimento delle Finanze è autorizzato a stendere coll'alto Stato di Berna un contratto per la compera del così detto Palazzo della Zecca Federale alle seguenti condizioni: *a*) il prezzo di compera è fissato in fr. 30,000, pagabili dopo terminate tutte le formalità legali e l'iscrizione nel catasto; *b*) la validità del contratto di compera da conchiudersi cadrà, qualora non acquistasse forza di diritto la compera delle azioni accennata sotto il n. 1 ».

Ferrovie Francesi. — *Materiale mobile della P.-L.-M.* — Questa Società ferroviaria, la più importante della Francia, possiede ora più di 90,000 veicoli così ripartiti: 45 carrozze-salone; 808 vetture di 1ª classe; 511 miste di 1ª e 2ª classe; 1089 di 2ª classe; 100 miste di 2ª e di 3ª classe; 2709 di 3ª; 2001 bagagli; 108 carri per trasporto di carri e vetture; 293 carri scuderia; 85,031 carri per bestiame e merci.

La loro lunghezza, secondo il tipo a cui appartengono, varia da metri 5.50 a m. 22.37, con una lunghezza media di m. 9. Attaccandosi tutti i veicoli, l'uno dopo l'altro, si formerebbe un treno continuo di 813,450 metri, ossia quasi la distanza da Parigi a Marsiglia.

Ferrovie Svizzere. — *Per la fusione della Nord-Est colla Unione Svizzera.* — Prosegue ed accentuasi sempre più in Svizzera il movimento fusionista tra le molte Società ferroviarie; movimento a cui ci occorse di accennare in parecchi numeri dello scorso anno, per ispeciali fusioni compiutesi oltre la principale della Giura-Berna-Lucerna colla Sempione-Svizzera Occidentale nella Giura-Sempione.

Annunciasi ora che il Consiglio d'amministrazione della Ferrovia Nord-Est, riunito il 24 scorso aprile a Zurigo, si è pronunciato in massima favorevole alla fusione della Nord-Est colla Unione Svizzera, e nominò una Commissione di sette membri per esaminare più accuratamente questa quistione.

Di questa fusione già abbiamo specialmente trattato nella « Rivista delle ferrovie straniere » del n. 4 del 26 gennaio 1889 a pag. 50 e nel n. 40 del 5 ottobre stesso anno a pagina 634.

Ferrovie Inglesi. — *Fine della gara di velocità.* — Di questa gara di velocità per i treni viaggiatori tra le Società ferroviarie inglesi, principalmente per il percorso Londra-Edimburgo, abbiamo ampiamente trattato nel ***Monitore*** (1).

Ora la « Midland Railway » ha dato un fiero colpo alla sfrenata concorrenza di velocità, sopprimendo sulla sua rete dieci treni « express » di viaggiatori e ponendo fine, da parte sua, ad ogni specie di gara. Fra le ragioni addotte per tale provvedimento si hanno anche quelle dei danni e pericoli d'una velocità eccessiva e degli inconvenienti prodotti dai velocissimi treni viaggiatori sulla marcia dei treni merci.

Le linee rivali tra Londra ed Edimburgo hanno in questi ultimi tempi smesso da questa vertiginosa gara di velocità, nella quale ciascuna cercava di sorpassare l'altra.

Non vi ha dubbio, infine, che altri più efficaci provvedimenti saranno presi per ridurre e ripristinare le cose ed un razionale servizio.

Notizie Diverse

Commissione permanente per la direzione dei servizi del porto di Genova. — *Adunanza del 2 corrente.* — Il prefetto, presidente, diede comunicazione dei prospetti dei vagoni caricati nel porto durante l'ultima quindicina, constatando che il servizio ha continuato a procedere con piena soddisfazione del commercio.

La Commissione si occupò in seguito della costruzione di una tettoia metallica sul ponte Caracciolo, deliberando che si faccia al più presto.

Indi il prefetto diede comunicazione alla Commissione delle disposizioni con cui il Ministero della Marina e quello dei Lavori pubblici, rispettivamente, accogliendo i voti emessi dalla Commissione, prorogano di due mesi, e cioè fino al primo luglio prossimo venturo, l'attuazione dell'esercizio da parte della Camera di Commercio delle tettoie, capannoni e spazi liberi nel porto, e l'esperimento dell'attuale tariffa unica ferroviaria per gli scali del porto.

La Commissione approvò con talune modificazioni, suggerite da speciale sottocommissione, un piano di sistemazione di binari sul Molo Nuovo presentato dal rappresentante ferroviario.

Esaminò, poi, e deliberò, passando all'ordine del giorno sopra un'istanza presentata da una ditta per ottenere l'uso di un locale nella stazione del ponte Federico Guglielmo, allo scopo d'impiantarvi, per servizio dei passeggeri provenienti dalla via di mare un'agenzia di vendita di biglietti ferroviarii e d'accettazione di bagagli da trasportarsi alla ferrovia, riservandosi al tempo stesso di studiare il tema onde codesto servizio possa essere fatto senza ledere la libertà dell'industria, senza danno degli attuali facchini, evitando concessioni che potessero parere privilegi, ma stabilendo modalità e tariffe da assicurare il vantaggio dei passeggieri.

Intese infine dal rappresentante ferroviario una lunga espo-

(1) Vedi specialmente « Notizie ferroviarie estere » nel n. 35 dell'11 agosto 1888 a pag. 515; l'articolo *la velocità dei treni ferroviari*, ecc., nel n. 43 del 27 ottobre stesso anno a pag. 682; e l'articolo *Il servizio dei grandi treni diretti* ecc. nel n. 31 del 3 agosto 1889 a pag. 490.

sizione sulle condizioni presenti e le previsioni sull'avvenire del porto di Genova in rapporto alla potenzialità del servizio ferroviario. Dopo la discussione fu deliberato d'inviare al Governo una relazione in proposito onde si ordinino gli studi necessari.

I servizi marittimi. — *I capitolati per le convenzioni marittime.* — Il 25 scorso aprile sono stati pubblicati dal Ministero delle Poste e Telegrafi i capitolati, compilati in base alle proposte della Commissione (1), pel riordinamento dei servizi marittimi, e comprendenti le linee di navigazione da istituirsi alla scadenza col 31 dicembre 1891 delle vigenti convenzioni.

I capitolati sono tre, e riguardano la navigazione a vapore:

1° Colla Sicilia, Sardegna, Tripolitania, Tunisia, Malta, Corsica e le due Americhe, comprendente 17 linee di viaggi bimensili, mensili, settimanali ed anche quotidiani;

2° Fra il Mediterraneo, il Levante, l'Egitto, il Mar Rosso, l'Indo-China, il Giappone e l'Australia, comprendente quindici linee di viaggi bisettimanali, settimanali e quindicinali;

3° Tra le isole minori e le due coste dell'Adriatico, comprendente sei gruppi di linee e viaggi giornalieri e settimanali.

La convenzione per ciascuno di questi tre grandi gruppi verrà stipulata separatamente.

Le nuove convenzioni dovranno cominciare il 1° gennaio 1892 e durare sino al 31 dicembre 1911.

Bacini di carenaggio a Napoli. — Pare oramai assodato che tra qualche anno anche Napoli avrà due bacini di carenaggio degni della importanza e della posizione di questo porto nel Mediterraneo. Per questo fine la legge del 16 luglio 1889 stanziò la spesa di 5 milioni. I due bacini ed i loro accessorii dovrebbero essere capaci di contenere ogni sorta di navi mercantili e da guerra, poichè quello che è ora nel porto militare, costruito prima del 60, non può servire che alle dimensioni delle navi antiche.

La spesa effettiva risultando maggiore di quella votata, s'è pensato dal Ministero di compensar ciò che manca con la concessione dell'esercizio dei bacini stessi per alcuni anni a chi fornirà il rimanente. E, per tutta l'opera, è stato sottoposto testè al Consiglio Superiore dei lavori pubblici un programma di concorso, come si fece già pel porto di Genova.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 2,922,182.57 * per i lavori di raccordamento delle linee Roma-Orte e Roma-Solmona, ecc., escluso il valore del materiale metallico d'armamento in L. 415,132.34;

L. 1,539,327.17 * per i lavori di collegamento della ferrovia Firenze-Arezzo e Firenze-Pistoia, non compreso il valore del materiale metallico in L. 66,811.56;

L. 186,702.68 * per nuovi impianti e sistemazione provvisoria di quelli attuali nella stazione e nelle officine di Foggia;

L. 82,700 * per lavori d'armamento lungo il tronco Foligno-Terontola;

L. 54,076.70 * per ampliamento della stazione di Olmeneta della linea Treviglio-Cremona;

L. 22,700 per sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Feltre;

L. 11,700 per la sistemazione della trincea fra i km. 153.419 e 153.820 del tronco Aquila-Rieti nella ferrovia Castellamare Adriatico-Terni;

L. 6500 per il consolidamento della trincea Marcigliana al km. 18 della ferrovia Roma-Orte;

L. 3100 per il consolidamento del rilevato ferroviario fra i km. 14.825 e 15.280 del tronco Bologna-Crevalcore della linea Bologna-Verona;

Variante al piano generale d'impianto della stazione di Dervio, della linea Como-Colico.

Direzione tecnica governativa ferrovia Salerno-San Severino. — L. 320,000 * per costruzione d'un pozzo di ventilazione presso la progressiva 4.700 della galleria delle Fratte.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 5300 per consolidamento della sponda destra del ponte sul torrente Asa lungo la linea Napoli-Eboli;

L. 44,000 per impianto d'una conduttura d'acqua per alimentare il rifornitore della stazione di Ferrandina;

L. 650 per sostituzione di una piattaforma da m. 4 con altra da m. 4.50 nella stazione di Novi Ligure.

3. — Gare aperte.

Rete Adriatica. — 12 maggio — Fornitura e posa in opera nelle officine sociali di Verona delle grue scorrevoli e delle relative trasmissioni per il servizio del riparto calderai delle officine stesse. L'impianto si compone delle opere principali seguenti: 1° Trasmissione e due grue scorrevoli, una della portata di 20 tonnellate e l'altra della portata di 14 tonnellate per la sala grande dei calderai; 2° Trasmissione e una grue scorrevole della portata di 5 tonnellate per la sala piccola calderai; 3° Travi longitudinali e relativi sopporti per costituire il piano di scorrimento della grue nella sala piccola calderai, e rotaie sui piani di scorrimento tanto nella sala grande quanto nella piccola.

Rete Mediterranea. — Appalto lavori di ricostruzione di due sottopassaggi alla linea Milano-Chiasso fra Seregno e Camnago. Importo L. 13,700. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 antimeridiane del 9 andante.

Ministero dei Lavori Pubblici. — 14 maggio, ore 10 antimeridiane — Appalto * e deliberamento definitivo di ferri minuti di tipo speciale per l'armamento del tronco km. 6-Ciampino, della linea Roma-Segni, in tre distinti lotti.

SVIZZERA. — *Ferrovia del Gottardo* (Lucerna). — Appalto dei lavori di sottostruttura per il 2° binario fra il portale superiore della galleria di Haggrig ed il portale superiore della galleria elicoidale del Pfaffensprung (tratta Gurtnellen-Wassen), nonchè fra il ponte di Rohrbach ed il portale superiore della galleria del Naxberg (tratta Wassen-Göschenen) che constano essenzialmente:

per l'allargamento della galleria del Pfaffensprung, di
21,300 m^3 di scavi in roccia e di
4,500 m^3 di muratura in malta;
per l'allargamento della galleria del Naxberg, di
22,200 m^3 di scavi in roccia e di
5,800 m^3 di muratura in malta.

Per l'appalto di uno o dell'altro o di ambedue questi lotti, rivolgersi all'ingegnere di sezione a Faido (casa Belgeri, presso la stazione) presso cui sono ostensibili i disegni (piani), le misure preventive ed i capitolati d'oneri e stanno a disposizione anche i formulari per le offerte.

Le offerte devono inoltrarsi alla Direzione a Lucerna al più tardi per il 15 corrente maggio.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Baldassarre Francesco, di Taranto, l'appalto dei lavori di consolidamento della trincea al chilometro 195 900 della linea Napoli-Metaponto fra Calciano e Campomaggiore col ribasso del 20 p. 0[0;

Migliardi ingegnere Giovanni, di Savona, l'appalto dei lavori di rinforzo delle impalcature metalliche del ponte sul Rio Ponti e del sottovia ai Bagni sulla linea S. Giuseppe-Acqui col ribasso del 5 p. 0[0.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Comitato, 2 corrente*). — « The Atlantic Patent Fuel Company Limited » di Swansea per fornitura di tonnellate 15,000 di carbone inglese in mattonelle da consegnarsi

(1) Vedi in questa stessa rubrica del n. 11.

in parti eguali nei porti di Livorno, Civitavecchia e Torre Annunziata;

Bertolero Bernardo di Ovada per appalto lavori di costruzione del tronco dell'Orba, sulla linea Genova-Asti;

Colletta Michele per riparazione dei guasti causati dalle piene del novembre 1888 fra i chilometri 73 e 97 della linea Taranto-Reggio;

B. Barrera, in liquidazione, per fornitura di 5000 traversi di legno quercia-rovere;

Sica Mattia di Mercato San Severino per consolidamento della trincea sulla linea Cancello-Avellino;

Carratù Achille di Napoli per consolidamento della trincea fra le stazioni di Avellino e Prata Pratola;

Tamburelli Domenico di Seggiano per fornitura di 15,000 traversi di legno quercia-rovere.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Città di Torino (6 maggio, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto per la costruzione di acquedotti murali in alcune vie della città. Importo L. 70,000. Cauz. provv. L. 7000. Cauz. def. il decimo. Fatali 12 maggio, ore 11 ant.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Treviso (10 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla urgentissima riparazione dei danni causati dalle piene dell'ottobre 1889 alle sponde e rispettive difese sulla sinistra del fiume Piave per l'estesa di m. 16,750. Importo L. 171,810. Cauz. provv. L. 10,000. Cauz. def. il decimo. Lavori compiuti in 120 giorni.

R. Prefettura di Forlì (10 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un nuovo carcere giudiziario in Forlì. Importo L. 204,970. Cauz. provv. L. 12,000. Cauz. def. il decimo. Fatali 21 maggio, ore 12 merid.

Comune di Bono (Sassari), (12 maggio, ore 10 ant., 1ª asta) — Appalto della costruzione del fabbricato destinato ad uso scuole, municipio e pretura. Importo L. 41,536.08. Cauz. provv. L. 500. Cauz. def. L. 4200. Fatali 27 maggio, ore 12 merid.

Amministrazione Provinciale di Roma (12 maggio, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di deviazione della strada provinciale Cassia Sutrina al ponte Vitabbioso (metri 1,268.50). Importo L. 31,760.07. Cauz. provv. L. 800. Cauz. def. il decimo.

Prefettura di Catanzaro (14 maggio, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto della costruzione del tronco di strada obbligatoria che dall'abitato di Casabona va alla frazione Zinga (metri 5848). Importo L. 73,000. Cauz. provv. L. 4000. Fatali a giorni 15.

Deputazione Provinciale di Roma (16 maggio, ore 10 ant.). — Appalto dei lavori di riparazione sulla strada Colonnetta di Soriano, stazione di Gallese, che partendo da Colonnetta di Soriano giunge al piazzale della stazione di Gallese (metri 25,491). Importo lire 23,032.50.

R. Prefettura di Roma (17 maggio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto per la rinnovazione del selciato sulla banchina del forte Michelangelo. Importo L. 9000. Cauz. provv. L. 950. Cauz. def. il decimo.

Città di Civitavecchia (17 maggio ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto, in otto lotti, dei lavori occorrenti a ridurre a deposito franco i locali nella Darsena, già destinati a bagno penale.

Lotto 1° — Costruzioni murarie. Importo L. 74,937.10. Cauz. provv. L. 2500. Cauz. def. L. 7500.

Lotto 2° — Demolizioni e scavi. Importo L. 8740.53 Cauzione provv. L. 300. Cauz. def. L. 900.

Lotto 3° — Raccordamento di strade. Importo L. 7461. Cauz. provv. L. 250. Cauz. def. L. 800.

Lotto 4° — Falegname e vernice. Importo L. 13,112.12. Cauz. provv. L. 500. Cauz. def. L. 1400.

Lotto 5° — Fabbro ferraio. Importo L. 4685.98. Cauz. provv. L. 200. Cauz. def. L. 500.

Lotto 6° — Scalpellino e selci. Importo L. 13,714.16. Cauz. provv. L. 500. Cauz. def. L. 1500.

(*) Lotto 7° — Provvista di grue e vinci. Importo L. 6900. Cauz. provv. L. 250. Cauz. def. L. 700.

Lotto 8° — Vetraro e stagnaro. Importo L. 3341.50 Cauzione provv. L. 100. Cauz. def. L. 350.

Fatali 3 giugno, ore 11 ant.

(*) L'appalto relativo al Lotto VII viene rimandato. L'Amministrazione riceverà delle offerte private, senza impegno.

Consiglio Ospitaliero di Verona (19 maggio, ore 3 pom., 2ª asta). — Appalto dei lavori necessari a trasformare un fabbricato, posto in questo Comune, sobborgo di Tomba, ad uso del Manicomio ivi esistente. Importo L. 47,000. Cauz. L. 4500. Lavori compiuti in 150 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (20 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 1° tratto del 3° tronco della strada provinciale di 2ª serie, N. 40, da Pietracatella a Campomarino, compreso fra l'abitato di S. Martino in Pensilis ed il Tratturo presso il cimitero di quel Comune, della lunghezza di m. 2,943.55. Importo L. 129,000. Cauz. provv. L. 8000. Cauz. def. il decimo. Lavori compiuti in 28 mesi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pesaro (20 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla rettifica del tratto della strada nazionale N. 43, da Bocca Trabaria a Calmazzo, compreso fra l'acquedotto di Montesoffio, alla progressiva 41,950.82, dal lato di Bocca Trabaria, ed il ponticello Canagni, alla progressiva 44,733.32, della complessiva lunghezza di m. 2 211.47. Importo ridotto L. 61,959.56 (V. N. 15).

Francia — *Municipio di Marsiglia* (15 maggio, ore 2). — Costruzione della batteria del capo Croisette e della strada d'accesso.

Algeria — *Prefettura d'Orano* (30 maggio, ore 3). — Lavori di migliorie al porto di Arzew. Importo Fr. 573,000. Cauz. provv. Fr. 4000. Cauz. def. Fr. 20,000.

Rumenia — *Ministero di Giustizia a Bucarest* (Calea Victoriel, 4). — (12|24 giugno, ore 2). — Costruzione del Palazzo di Giustizia di Bucarest. Importo Fr. 2,100,000. Cauz. provv. 5 0|0.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Arsenale di Costruzione — Napoli. — (9 maggio, ore 3 pom., unico e definitivo). — Fornitura, in 4 lotti, di acciaio, ferro, ottone e rame.

Direzione Costruzioni Navali — Spezia — (19 maggio, ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura di Kg. 400,000 di ferraccio grigio in pani Eglington o di qualità equivalente. Importo L. 48,000. Cauzione L. 4,800. Fatali 3 giugno, ore 12 merid.

— (19 maggio, ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura di spranghe di graticole in ferro fucinato per fornelli di caldaie a vapore e di traverse di sostegno di dette spranghe. Importo L. 100,000. Cauz. L. 10,000. Fatali 3 giugno, ore 12 merid.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Niccolò Odero, di Sestri Ponente: una pompa a vapore, L. 3600;

Mitckam Linoleum and Floor Cloth Co., di Londra: tappeto Linoleum, L. 18,000;

Guglielmo Lindemann, di Bari: fucine portatili, L. 1690;

Gio. Ansaldo e C., di Sampierdarena: pezzi per l'apparato motore di regie navi, L. 500.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione del Ponte sull'Adda pel Municipio di Cacolo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

18 maggio. — **Società An. per la Tramvia Monza-Trezzo-Bergamo.** — Assemblea generale ordinaria per le 9.30 nella Camera di Commercio di Milano.

19 maggio. — **Società An. dei Tramways a vapore nella Provincia di Torino.** — Assemblea generale per le ore 2 pom., nella Sede Sociale in Torino.

Società Minerarie, Metallurgiche e Carbonifere.

14 maggio. — **Società An. delle Ferriere Italiane.** — Assemblea ordinaria, in seconda convocazione, per le ore 2 1|2 pom., presso la Banca Generale in Roma.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Aprile 26	Maggio 3
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 690	709
» » Mediterranee	» 558.25	568
» » Sicule	» 573	575
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 370	370
» » Gottardo	» 830	825
Buoni Ferrovie Meridionali	» 533.50	532.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 294	294
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 313	313
» » » 2ª emiss.	» 307.50	307.50
» » Centrale Toscana	» 520	520
» » Meridionali	» 312.50	312
» » Sarde, serie *A*	» 305.50	305.50
» » » serie *B*	» 308 50	308.50
» » » 1879	» 307.50	307
» » Pontebba	» 460	450
» » Nord-Milano	» 264.50	264.50
» » Meridionali Austriache	» 324.25	324.75
» » Gottardo 4 %	» 102.25	102.75

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

GERMANIA. — Domanda sostenuta; spedizioni fortissime di carboni per officina, rilassate per il *coke* ed altri. Bisogna osservare che, tanto in Germania che nell'Inghilterra e nel Belgio i prezzi erano stati aumentati assai più per queste qualità che per la prima, con ciò spiegasi l'attuale reazione.

Le spedizioni di combustibili verso l'Italia nel marzo 1890 sono indicate nel seguente prospetto:

		Via Chiasso	Via Pino	Via Locarno	Totale
Dalla Westfaglia	T.	1,870	1,880	110	3,860
Da Sarrebruchk	T.	1,970	570	70	2,610
Totali	T.	3,840	2,450	180	6,470

Comparativamente al febbraio 1890 v'ha diminuzione di 910 tonnellate per la Westfaglia e di 520 per Sarrebruchk; in totale 1,430 tonnellate.

Ferri e ghise.

BELGIO. — Domande quasi nulle; i laminatoi, quasi tutti, smettono dal lavoro due o tre giorni per settimana. Le ghise inglesi sono offerte a prezzi, a cui non possono scendere le belghe. Nominalmente, pertanto, non quotasi il ribasso; ma effettivamente contrattasi a prezzi minori dei segnati.

FRANCIA. — Accennasi lievemente al rialzo. I mercanti di Parigi cercano di accordarsi per stabilire a Fr. 200 i ferri mercantili e le travi. Tuttavia si può intanto segnare la quotazione da Fr. 190 a 195; le vecchie rotaie sono a 110.

Ecco il prospetto comparato delle importazioni ed esportazioni dei minerali di ferro nei tre primi mesi del 1890, 1889 e 1888:

Importazioni da:		1890	1889	1888
Belgio	T.	5,548	3,549	7,894
Germania	»	202,948	174,570	130,777
Spagna	»	92,572	89,518	74,729
Italia	»	2,651	653	1,688
Algeria	»	10,751	7,587	5,022
Altri paesi	»	3,210	6,377	4,268
Totali	T.	317,680	282,254	221,378
Esportazioni per:		1890	1889	1888
Ogni destinazione	T.	47,397	31,287	42,747

GERMANIA. — Il mercato è debole; l'esportazione va sempre più diminuendo. La tendenza è decisamente al ribasso; credesi che le ghise diminuiranno di 10 a 12 M.

La statistica officiale della produzione siderurgica, cioè ghise, ferri, acciaio, dello Zollverein nel 1889 e nel 1888 è così segnata, non ancora definitivamente:

	1889 Produzione	1889 Valore	1888 Produzione	1888 Valore
Ghisa	T. 4,524,759	M. 217,287,000	T. 4,337,121	M. 191,320,000
Id. 2ª fus.	» 940,230	» 162,809,000	» 788,779	» 128,573,000
Ferri	» 1,650,427	» 217,042,000	» 1,554,951	» 187,017,000
Acciai	» 2,046,147	» 270,676,000	» 1,823,215	» 223,284,000
Totale	T. 9,161,563	M. 817,814,000	T. 8,504,061	M. 725,194,000

INGHILTERRA. — *Middlesbrough.* — Mercato più sostenuto. Ghisa *Cleveland* n. 3 quotato 46 sc.; *Warrants Cleveland*, corso nominale, a contanti 45 sc.

Glasgow. — I *Warrants* 45 sc. 6 d.

Rame.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato fermo. *Chilì* in aumento di Fr. 2.50; le barre, prime marche, a Fr. 137.50; le marche ordinarie a 132.50. *Best Selected* ed i lingotti, invariati, a Fr. 142.50 e 135 rispettivamente.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Prezzi della settimana scorsa. Elettrolitico da M. 79 a 85; inglese affinato in lingotti da 59 a 61; inglese laminato, dogana compresa, da 73 a 76 ogni 50 chilogr.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Sostegno nella fermezza. *Chilì* in barre, a contanti, Ls. 49-2-6; a tre mesi da Ls. 49-7-6 a 49-10. *Tough* inglese da Ls. 53 a 54; *Best Selected* da Ls. 56-10 a 57-10; fogli forti da Ls. 61 a 62.

Stagno.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato seriamente animato al rialzo. *Banka* Fr. 252.50 contro 246.25 della settimana precedente; *Billiton* Fr. 250 contro 242.50; *Détroits* Fr. 245 contro 238.75; stagno inglese Fr. 245 contro 238-75.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Stessi prezzi della settimana scorsa.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato fermo con tendenza al rialzo. *Détroits*, a contanti, da Ls. 92-5 a 92-76; a tre mesi da Ls. 93-5 a 93-7-6. Lingotti inglesi ordinari da Ls. 96 a 96-10; barre da Ls. 97 a 97-10; raffinati da Ls. 98 a 98-10.

OLANDA. — *Amsterdam.* — Tendenza migliore; rialzo di Fior. 1[2. *Banka*, a contanti, Fior. 55; a termine, 55 1[4. *Billiton*, disponibile, da Fior. 54 1[2 a 54 3[4; a termine, da Fior. 55 1[4 a 55 3[4.

Piombo.

FRANCIA. — *Parigi.* — Prezzi della settimana scorsa.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Prezzi della settimana scorsa.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato fermo durante tutta la settimana. Piombo straniero da Ls. 12-13-9 a 12-15; piombo inglese da Ls. 12-17-6 a 13.

Zinco.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato attivo e conseguente rialzo. Zinco di Slesia, consegna all'Havre, a contanti, Fr. 59 contro 56.50 della settimana precedente; altre buone marche, consegna all'Havre, Fr. 58 contro 56. Altre buone marche, consegna a Parigi, Fr. 58.50 contro 57.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Zinco di Slesia, ben tenuto, a contanti, da M. 25 a 26 ogni 50 chilog.; laminato e zinco della *Vieille Montagne*, a M. 26-20, questo dogana compresa.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Leggiera ripresa nella dimanda. Marche ordinarie da Ls. 21-5 a 21-10; marche speciali da Ls. 21-10 a 21-15.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI FEBBRAIO 1890.

	Torino-Rivoli	Torino-Cirié-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9
Grande Velocità	8,404.20	22.843.45	12.174.20	21,699.02	2.607.85	1,312.80	582.50
Piccola Velocità	425.80	8,108.17	10.009.25	26,384.95	191.90	» »	145.35
TOTALI	8,830.00	30,951.62	22,183.45	48,083.97	2,799.75	1,312.80	727.85

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 11ª Decade — dall' 11 al 20 Aprile 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	1.075.758 33	53.644 84	266.587 80	1.253.769 35	10.009 15	2.659.769 47	4.055 00	655 92
1889	1.004.222 98	55.390 45	317.412 87	1.307.938 19	10.474 55	2.695.439 04	3.997 00	674 37
Differenze nel **1890**	+ 71.535 35	— 1.745 61	— 50 825 07	— 54.168 84	— 465 40	— 35.669 57	+ 58 00	— 18 45
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	8.910.867 23	443.503 39	2.896.904 73	13.965.331 87	121.376 98	26.337.984 20	4.055 00	6.495 18
1889	9.083.337 83	470.432 69	2.857.334 77	13.285.544 80	118.400 22	25.815.050 31	3.997 00	6.458 61
Differenze nel **1890**	— 172.470 60	— 26.926 30	+ 39.569 96	+ 679.787 07	+ 2.442 76	+ 522.933 89	+ 58 00	+ 36 57
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	59.711 57	983 19	22.293 39	86.456 02	790 85	170.235 02	1.143 63	148 85
1889	69.220 72	1.329 14	15.582 93	73.929 00	747 56	160.809 35	1.135 68	141 60
Differenze nel **1890**	— 9.509 15	— 345 95	+ 6.710 46	+ 12.527 02	+ 43 29	+ 9.976 67	+ 7 95	+ 7 25
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	620.157 25	11.809 64	171.108 68	855.511 17	9.719 00	1.668.305 74	1.113 09	1.498 81
1889	640.253 00	12.412 94	152.696 91	788.257 57	9.508 36	1.603.128 78	1.112 91	1.440 48
Differenze nel **1890**	— 20.095 75	— 603 30	+ 18.411 77	+ 67.253 60	+ 210 64	+ 65.176 96	+ 0 18	+ 58 33

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1890	Prodotti della decade 1889	Prodotti della decade *Differenze* nel 1890	Prodotti dal 1° gennaio 1890	Prodotti dal 1° gennaio 1889	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1890
Viaggiatori	4.302 40	4.670 85	— 368 45	30.263 71	33.773 95	— 3.510 24
Merci	790 75	847 65	— 56 90	8.504 31	8.379 70	+ 124 61
Introiti diversi	29 90	27 30	+ 2 60	3.241 48	356 05	+ 2.885 43
Totali	5.123 05	5.545 80	— 422 75	42.009 50	42.509 70	— 500 20

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

29ª Decade — Dall' 11 al 20 Aprile 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1890	109.633 39	2.429 99	2.408 40	120 519 83	345 15	235.336 76	609 00	386 45
1889	102.153 87	2.359 61	8.634 59	92.376 52	1.921 41	207.446 00	609 00	340 63
Differenza nel **1890**	+ 7.479 52	+ 70 38	— 6.226 19	+ 28.143 31	— 1.576 26	+ 27.890 76	•	+ 45 82
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 20 APRILE 1890				
1889-90	2.785.896 61	60.521 15	331.394 24	3.222.533 10	35 144 31	6.435.489 41	609 00	10.567 31
1888-89	2.764.643 71	56.121 47	277.090 70	2.973.549 56	51.632 71	6.123.038 15	609 00	10.054 25
Differenza nel **1890**	+ 21.252 90	+ 4.399 68	+ 54.303 54	+ 248 983 54	— 16.488 40	+ 312.451 26	•	+ 513 06
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	16.071 06	66 25	225 15	1.414 20	21 45	21.798 11	111	196 38
1889	4.007 10	41 19	202 70	2.095 64	26 30	6.372 93	64	99 58
Differenza nel **1890**	+ 12.063 96	+ 25 06	+ 22 45	+ 3 318 56	— 4 85	+ 15.425 18	+ 47	+ 96 80
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 20 APRILE 1890				
1889-90	345 939 52	2.425 77	24.253 08	107.631 96	709 66	480.959 99	111	4.332 97
1888-89	124.094 62	1.451 07	7.101 66	46.923 65	1.345 28	180 916 28	64	2.826 82
Differenza nel **1890**	+ 221.844 90	+ 974 70	+ 17.151 42	+ 60.708 31	— 635 62	+ 300.043 71	+ 47	+ 1.506 15

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'* 11 *al* 20 *Aprile* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Nettuno-Ciampino	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 53	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	3,710.55	13,435.90	1,322.85	5,213.40	1,128.80	3,107.50	3,103.60	5,566.70	5,136.30	2,193.00	5,592.80	3,017.25
Bagagli e Cani	84.50	193.60	23.75	84.90	11.55	29.45	7.00	41.50	24.30	24.90	24.85	14.40
Merci a G. V. ed Accelerata	477.15	2,250.90	118.65	407 30	98.50	236.65	66.05	107.45	498 35	292.65	798.25	407.10
Merci a P. V.	3,789.95	6,596.05	1,000.30	2,420.70	2,110 15	1.278.45	47.75	3,618.65	1.212.65	812.50	3,016.10	598.00
Totali	8,062.15	22,176.45	2,465.55	8,126.30	3,349.00	4.652.05	3,224.40	9,334.30	6,871.60	3,323.05	9,432.00	4,036.75

ANNUNZI

AUG. COURTIAL

TORINO — Viale Stupinigi, 3 (Cavalcavia, Via Nizza) — **TORINO**

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE
PONTI E TETTOIE IN FERRO
Materiale fisso per armamento Ferrovie e Tramwie
Attrezzi ed Utensili per Imprese
SCAMBI E CROCIAMENTI D'OGNI SISTEMA
GRU FISSE E SCORREVOLI
RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI, ECC.
TUBI DI GHISA E DI FERRO D'OGNI DIAMETRO
ED IMPIANTO DI CONDOTTE D'ACQUA E DI GAZ
LAVORO GARANTITO
Premiato all'Esposizione di Torino 1884.

MANIFATTURA DI PRODOTTI DI GOMMA ED AMIANTO
Tessitura di Correggie di Cotone e di Tubi e Correggie di Canapa

BENDER & MARTINY

6, via Maria Vittoria - **TORINO** - via Maria Vittoria, 6
Proprietari di cave d'amianto nelle regioni più rinomate d'Italia
STABILIMENTO A NOLE CANAVESE
MEDAGLIA D'ORO
Esposizioni di: Milano 1881, Torino 1884, Anversa 1885, Bruxelles e Londra 1888

AMIANTO
Cartoni per giunti a vapore, Carta, Filo, Treccie pei premistoppa
Tela per filtri, Mastice calorifugo, Vernice, ecc.
Guarnizioni in Tela d'Amianto e Gomma combinati
le migliori per macchine ad alta pressione, a doppia e tripla espansione

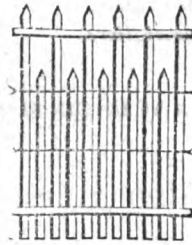
GOMMA
Foglie per giunti ad acqua, Valvole, Tubi, Cinghie per trasmissioni
Grembiali e Correggie-guida per cartiere, Cuscinetti, Manchons
e qualunque altro genere su misura o disegno
CONFEZIONE SPECIALE DI VESTIMENTA IMPERMEABILE
Correggie di Cotone per trasmissioni, Correggie di Canapa per elevatori
FABBRICAZIONE MECCANICA DI TUBI E SECCHIE DI CANAPA
Fabbricazione speciale di Corde lubrificanti pei premistoppa
GRANDE DEPOSITO DI ARTICOLI PER LE INDUSTRIE
Cinghie di cuoio inglesi, Correggiuoli, Cacciatacchetti, Bolloni, Agraffe, Oliatori
Tubi di vetro per livelli d'acqua, Manometri, ecc.
Esclusivi Concessionari per l'Italia dell'Olio Minerale Russo
VALVONAPHTE

Gran Premio Parigi 1878 — **ACCIAIERIE DI UNIEUX, FRANCIA** — Fuori concorso Parigi 1889

JACOB HOLTZER & C.

Acciaio « Wolfram » adoperato senza temperarlo.
Acciaio al Cromo, il più duro conosciuto.
Acciai fusi per utensili di meccanici, lime, coltelleria, ecc.
Acciai raffinati, da saldare, per ferri da taglio, ecc.
Acciai per scalpelli, utensili da miniere, imprese, perforamenti, ecc.
Pezzi d'acciaio sia di forgia che di getto. — Martelli per calderai, ecc.
Nota Bene. - GLI ACCIAI FUSI SON FATTI TUTTI AL CROGIUOLO.

Indirizzo per le lettere: **Jacob Holtzer & C.**, rue du Plat, 7, **Lione.**

PREMIATA
Fabbrica di Cancellate

in legno e filo di ferro intrecciato
per la chiusura dei Parchi.
Giardini, Ferrovie, Tramways, ecc.
MEDAGLIA D'ARGENTO
Esp. Nazion. Torino 1884

A. PICTET
Torino, *via Bava, 35, angolo via S. Giulia*
Si spediscono *gratis* **disegni e prezzi.**

LUIGI CAPRILE

successore
DECKER et C.

Fabbrica di Pesi e Misure
MACCHINE GAZOSE
Cilindri carta per Calandre
TORCHI PER UVA
TORCHIETTI COPIALETTERE
TORINO - Via Artisti, 19 - TORINO

CROGIUOLI

Grafite 1ª qualità
DEPOSITO
presso
F. COMINOLI
TORINO
9, Via Arcivescovado

MACCHI, IZAR E C.
MILANO
Via Carlo Farini, N. 27
(fuori Porta Garibaldi)

FABBRICAZIONE MECCANICA
Bolloni, Ramponi e Chiodi
per armamento di ferrovie e tramways, per costruzione di scambi, e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc.

PASTORI E SESTI
Fabbrica di Lime e Raspe
ACCIAI E FERRI
Torino - *Via Finanze, 13* - **Torino**

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

10 Ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lauch*, *ecc.*, a Muro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . *metri* 591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro . . . 273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev. 24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron. 46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese 390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio . 103
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova . 108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . . 789
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia . 428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli . 13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè 26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino . . . 265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino . 218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino 52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var. 22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . . 114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti . . . 136
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . . 185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia 185
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma . . . 822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno 46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova 7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze 515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera . . . 24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano . . . 501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare . . . 22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . . 54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli 95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila . . . 517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti . 437
8 » , diversi, ferr. Laura-Avellino . . 111
45 » sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr. Eboli-Picerno . . . 1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio . . . 239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza 97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci . . . 83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano . . . 361
12 ponti e pontic., ferr, Grassano-Trivigno 255
4 ponti, ferrovia Lago-Como . . . 35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio 413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id. 28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza 85
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli 710
14 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone 261
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . . 592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . . 182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz. 57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverate-Assi . 978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio 1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza 601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti 105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco . . . 252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto 21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara 313
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti 12
21 ponti e pontic. per la diram. Vallelunga 162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania 17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina 179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac. 51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . . 1'
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata 31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . . 89
98 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani 757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . . 31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna) . . . 151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco . 265

8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia 46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta . 28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia . 226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica . 23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata . 82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni . 32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso 93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov. 321
14 Id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano 83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi 88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . . 434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno-Bribano . . . 219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia . . . 111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . . 184
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . . . 12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia . . . 106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia 43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli . . . 408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia 463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . . 35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid. 12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement. 165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari . . . 72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano 86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata 180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . . 58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio 14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano 21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule . . . 12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It. 9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . . 370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea 118
Cavalcavia in Trastevere ferr. » 17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. » . 12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) . . . 833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano 298
2 Id. per la provincia di Girgenti . . 26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia . 36
4 ponti sul *Gallico, Scacciotti, Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria . 210
14 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scarfa, Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari . . . 313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . . 84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino . 103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . 53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo . —
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento 19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno 21
Id sul *Testene*, in provincia » 44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria 17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza 24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno 20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . . . 78
2 ponti sull'*Alcaringi e Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . . 71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara 27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova 8
3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma . . . 51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*, in provincia di Belluno . . . 60
2 ponti sul *Cordevole* . . —
10 Id. sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto. Mesima, Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro 916
12 ponti per la provincia di Messina . . 372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila 23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova 14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa 32

Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto 72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna 60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso 14
Id. sulla *Frana*, in provincia » 26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta . 22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara . . . 149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio . 50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro . . . 36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania . 137
14 ponti sul *Savoca, Forza d' Agro, San Pietro, Fondachello* ecc , prov. di Messina 761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova . . . 198
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano . 15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma 28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno . 74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . . 15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto . 40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti . . . 102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno 60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia . . . 210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta 22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza 41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro . . . 32
12 ponti per la provincia di Mantova . . 606
Ponte sul *Porciume*, provincia di Catanzaro 64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano . 30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese 86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata . 106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze . . . 212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano . . . 23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa . 107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza 114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma . . . 100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma . 103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma . . . 163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna . 40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona 312
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano 25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni . . . 16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza . 60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio . 30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno 65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello 27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo 70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo . 14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco 20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale 23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino . 52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto . 40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo 19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania 15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino 44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa 145
8 Id. sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta, Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici 495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra 11
2 Id. sul *Cerrilda*, Imp. Greco Allegrini 75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi 12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba . 72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. . 27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier 19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari . 43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C. . . . 65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara . 41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici 22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti 12
Id. sul *Solco*, impresa Castelli . . 32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio 48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Ren·igna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Anselerio 47
Id. sul *Tevere*, impresa Mcuico . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentino 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Conegli . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini . 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte), impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l' Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zachokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia. Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 531
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serrà metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 524
Id. in Avellino, provincia id. 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina. Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1030
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa 218
Id. per la stazione di Falconara. ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . . 730
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 5[illegible]0
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9[illegible]09
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . [illegible]00
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 6[illegible]0
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 893
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . . . 8[illegible]00
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani . . . . 39[illegible]0
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 58[illegible]0
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Canaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113856
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart. di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 51 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

SOCIETÀ NAZIONALE

DELLE

OFFICINE DI SAVIGLIANO

(*Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (BARRIERA LANZO)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA - TETTOIE E COSTRUZIONI MECCANICHE - FERROVIE E FUNICOLARI SISTEMA **ABT**

GRU ED ARGANI BREVETTO SPECIALE **MEGY, ECHEVERRIA** E **BAZAN.**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia** e **C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma. — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti. Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 10 Maggio 1890. NUM. 19.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO. . . . . «	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

STRADE FERRATE MERIDIONALI

SOMMARIO

dell'Assemblea generale ordinaria dell'8 corrente maggio.

Avant'ieri, 8, si è tenuta a Firenze la annunciata Assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali.

Riservandoci di pubblicare — come di consueto — il testo della *Relazione del Consiglio d'Amministrazione per l'esercizio* 1889, diamo intanto un sommario cenno dell'Assemblea stessa in rapporto alla relazione lettavi ed alle presevi deliberazioni.

***

Presiedette l'assemblea il Presidente del Consiglio, conte Bastogi.

Erano presenti N. 107 azionisti, rappresentanti N. 99,565 azioni con 909 voti.

***

Si diede lettura della relazione del Consiglio d'Amministrazione dalla quale risulta che nell'anno 1889 diminuì il traffico della rete principale, ma aumentò considerevolmente quello della rete complementare, con una risultanza complessiva di un prodotto lordo superiore a quello del 1888, di 723,000 lire. Circa alle spese di esercizio, quantunque in aumento su quelle dell'anno precedente, in conseguenza all'attuazione di nuove linee ed al rincaro dei carboni, si mantennero però in limite assai moderato, per cui gli utili dell'esercizio furono di poco inferiori a quelli del 1888.

La relazione dà quindi minuto ragguaglio delle opere eseguite pel compimento e consolidamento della rete e per gli incominciati lavori di alcune linee di nuova concessione governativa.

Dopo molti schiarimenti sull'andamento dell'azienda, la relazione tratta degli utili ottenuti e delle erogazioni proposte.

Il prodotto lordo complessivo spettante alla Società fu di L. 72,824,475.94. Le spese ordinarie e straordinarie dell'esercizio sommarono a lire 69,570,383.03; con un utile netto dell'esercizio di L. 3,254,092.91.

Le attività, nella liquidazione generale, sono esposte in L. 42,231,373.53; nelle quali sono comprese le sovvenzioni dello Stato, l'utile sopraddetto dell'esercizio, il correspettivo dovuto dallo Stato per l'impiego del materiale mobile e di esercizio. Le passività, cioè interesse, quota ammortamento delle azioni ed obbligazioni, tasse, perdite per cambio, ecc. sono esposte in L. 37,843,439.92. Donde un saldo attivo della liquidazione di L. 4,387,933 61; dalla quale detraendo l'importo dei prelievi statutari, e cioè L. 482,672.70, risulta un'attività nitida di L. 3,905,260.91.

Il Consiglio propone quindi di detrarre da questa somma, a titolo di riserva straordinaria L. 200,000, per cui l'utile disponibile viene ridotto a L. 3,705,260.91. A queste somme vanno aggiunte, per alcune piccole partite, la somma di lire 7,870.11, per cui il definitivo utile è costituito di lire 3,713,131.02.

Il Consiglio chiede di erogare questi utili nel seguente modo: alle 360,000 azioni di antica emissione L. 9.50 caduna, ed alle L. 60,000 di nuova emissione L. 4.75 per azione, decorrendo per esse il godimento solo dal 1° luglio 1889; a conto nuovo le residue L. 8,131.02.

Alle 9.50 da distribuirsi alle 360,000 vecchie azioni vanno aggiunte altre L. 1.50 per azione, quale impiego del capitale di esclusiva proprietà degli azionisti, di oltre lire 15,000,000, così gli azionisti avranno L. 11 di dividendo per ogni antica azione e, per lo stesso oggetto, ai portatori delle nuove azioni si pagheranno cent. 75 per cui esigeranno L. 5.50 per azione, ben inteso oltre gl'interessi del 5 0|0 già pagati.

Al conto nuovo, pel capitale di esclusiva proprietà degli azionisti, viene aggiunta la somma eccedente di L. 31,124.09.

Questa dettagliata e chiara relazione conclude col sottoporre all'assemblea un ordine del giorno approvante la relazione del 1889 ed i relativi conti, il preventivo del 1890 e l'erogazione degli utili.

***

Si passò quindi alla relazione dei Sindaci, la quale esamina sommariamente le cifre esposte dal Consiglio, constata l'andamento regolare dell'Amministrazione e conclude proponendo con sicura coscienza l'approvazione, senza riserve, del bilancio stesso.

***

Apertasi la discussione generale, prese la parola l'azionista cav. F. Podreider; il quale, elogiando la Amministrazione e la Direzione, chiese alcuni schiarimenti e fece alcune osservazioni, alle quali risposero il Presidente del Consiglio ed il Direttore Generale.

Messa quindi ai voti l'approvazione del bilancio e le relative proposte, queste e quello risultarono accettate all'unanimità.

Si procedette infine alla nomina degli Amministratori e dei Sindaci scadenti per anzianità e vennero tutti rieletti.

QUESTIONARIO DELLA QUINTA ASSEMBLEA DELLA "UNION INTERNATIONALE PERMANENTE DES TRAMWAYS"

(Amsterdam, 21, 22 e 23 agosto 1890).

Pubblichiamo — secondo l'uso nostro per le quattro precedenti Assemblee tenutesi a Berlino (1886), Vienna (1887), Bruxelles (1888) e Milano (1889) — il testo del « Questionario » della quarta Assemblea Generale dell'Unione Internazionale Permanente delle Tramvie convocata ad Amsterdam addì 21, 22 e 23 agosto del corrente anno.

Ricordiamo che della precedente — la quarta tenutasi a Milano nei giorni 29, 30 e 31 agosto 1889 abbiamo pubblicato il « Questionario » nel n. 20, il « Programma » nel n. 34 e la « Relazione sul loro svolgimento » nei numeri 35 e 36 dello stesso anno.

I. — Questione relativa alla trazione a cavalli.

(*Materiale rotabile*).

A. — Indicare:

1. Il numero;
2. La provenienza (indirizzo dei costruttori) delle vetture da tramvia delle diverse categorie seguenti, di cui si compone il vostro materiale rotabile, cioè:

Vetture chiuse ad un cavallo;
» » a due cavalli con imperiale;
» » » » senza imperiale;
» aperte ad un cavallo;
» » a due cavalli, con imperiale;
» » » » senza imperiale.

B. — Quale è il numero dei posti disponibili?

1. Posti a sedere nell'interno;
» » sull'imperiale;
2. » in piedi.

C. — Quale è il peso delle vostre vetture?

1. Peso totale, compreso l'attacco;
2. » morto per posto a sedere;
» » per un posto qualsiasi.

D. — Quale è il prezzo delle vostre vetture?

1. Prezzo d'acquisto, reso franco nel vostro esercizio, (indicare l'anno della fornitura);
2. Prezzo per posto a sedere,
» per un posto qualsiasi.

E. — Quali sono i materiali adoperati nella costruzione delle vostre vetture?

1. Per i telai e le piattaforme (lungheroni, traverse e piastre di guardia);
2. Per la cassa (montanti, parte dell'ossatura, inquadrature delle porte e finestre, correnti del coperto, soffitto);
3. Per il rivestimento (pannelli, copertura del tetto, ecc.).

Osservazione. — Indicare se i lungheroni, le traverse, ecc., sono in ferro, in acciaio od in legno; se i pannelli siano in lamierino, in cartone o in legno; se la copertura del tetto sia in lamiera di ferro, in zinco od in rame, ecc. Indicare la qualità del legname impiegato nelle diverse parti delle vetture.

F. — Descrivere il rodiggio, i sistemi dei bossoli per il grasso e delle molle da voi impiegato nelle vostre vetture.

Osservazione. — I rodiggi furono oggetto di lunga ed accurata discussione nell'Assemblea Generale del 1888. Le Società, che a quell'epoca hanno trattato la questione, sono dispensate dal ritornare sull'argomento.

La descrizione dei bossoli per il grasso dovrà riguardare la forma del bossolo (chiuso od aperto), la natura dei materiali (ghisa, ghisa malleabile, ecc.), la forma e la natura dei cuscinetti (bronzo, metallo bianco, ecc.). Si aggiungerà se il giuoco dei fusi nelle boccole è limitato da arresti fissi, da molle, ecc.

G. — Indicare il numero e la disposizione dei sedili delle vostre vetture aperte (sedili di faccia, sedili a schienale fisso o girevole, ecc.).

H. — Le vostre vetture aperte sono esse munite di chiusure trasversali destinate a proteggere i viaggiatori contro il vento?

In caso affermativo, vogliate aggiungere se questa disposizione fu imposta dalle autorità.

I. — Quali sono le dimensioni principali delle vostre vetture?

Osservazione. — In risposta a questa questione, siete pregati di riempiere gli annessi prospetti (1).

K. — Indicare la lunghezza dello spazio che voi mettete a disposizione d'un viaggiatore a sedere e lo spazio di piattaforma da voi calcolato per un posto in piedi.

Osservazioni Importanti.

1. Tutti i punti precedentemente indicati dovranno essere trattati per ciascuna delle categorie di vetture specificate alla lettera *A*;
2. Importa grandemente che per ciascuno dei precedenti punti emettiate la vostra opinione, che indichiate gli inconvenienti riconosciuti dall'esperienza circa i modelli che voi impiegate e che annotiate le eventuali modificazioni che vi paiono desiderabili.
3. Siete pregati di preparare i piani delle vostre vetture e di qualche importante loro parte, quali piastre di guardia, bossoli per il grasso, cuscinetti, molle dei freni, ecc., che saranno esposte ad Amsterdam all'epoca dell'Assemblea Generale.

Un ulteriore avviso indicherà le condizioni secondo cui sarà organizzata questa esposizione.

II. — Questione relativa alla trazione meccanica.

(*Scartamento dei binari*).

Quale è il vostro parere e quale personale esperienza avete voi su quanto concerne lo scartamento dei binari conveniente per le tramvie a vapore, cioè:

A. — Scartamento normale;
B. — Scartamento medio (circa 1 metro);
C. — Piccolo scartamento (circa 75 centimetri).

III. — Questione d'interesse generale.

(*Controllo dei prodotti*).

Descrivete il vostro sistema per l'esazione dei prezzi, aggiungendovi i modelli dei biglietti, delle carte d'abbonamento, ecc.

Descrivete il vostro sistema di controllo, tanto sulla linea quanto presso l'ufficio della direzione.

Indicate il costo di ciascuno di questi due controlli in rapporto col vostro prodotto.

Osservazione. — Le collezioni di biglietti, carte d'abbuonamento, ecc., saranno riunite in un album ed esposte ad Amsterdam.

(1) I prospetti di cui non saranno debitamente riempiute le misure saranno rifiutati.

RISULTATI DELLA TARIFFA A ZONE PER I VIAGGIATORI
sulle Ferrovie Ungheresi dello Stato

È noto — e noi, come abbiamo nel nostro n. 11 del corrente anno fatta l'analisi critica dell'attuale sistema ungherese, così abbiamo già nel successivo n. 16 ampiamente esaminato il corrispondente sistema proposto per la rete austriaca dello Stato dal 1° s. giugno — che dal 1° agosto dello scorso anno fu posta in vigore per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli nelle ferrovie ungheresi dello Stato, la tariffa per zone escogitata dal signor Baross, Ministro ungherese del Commercio, nell'intento di agevolare il traffico dei viaggiatori mercè tale una riduzione di prezzi da rendere accessibile anche alle classi meno agiate della popolazione l'uso dei trasporti ferroviarii.

Questa riforma — lo ripetiamo — mirava ad un duplice scopo economico e politico-sociale. Da un lato si intese di rendere più frequenti e più intensivi i contatti delle varie regioni dell'Ungheria fra di loro, e di richiamare dalle provincie lontane verso la Capitale il traffico che per la lunga distanza e l'elevatezza dei prezzi di trasporto a gran stento vi affluiva. Dall'altro lato, nel patriottico intento di magiarizzare le varie razze abitanti gli Stati della Corona di San Stefano, si volle pure trasformare la capitale in un vero centro morale e materiale dell'Ungheria, rendendone facile l'accesso dai più estremi punti della periferia, onde a tal modo Budapest fosse in grado di esercitare una forza di attrazione atta ad impedire che le varie razze gravitassero verso i loro centri etnografici posti fuori della Monarchia Ungherese. A recare in atto tali intendimenti fu concretata una tariffa per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli basata sulla divisione del paese in zone, aventi per centro la capitale, e congegnata in guisa da permettere la maggiore possibile riduzione di prezzi e da assicurare al servizio ferroviario, con un metodo più semplice d'applicazione, un risparmio di lavoro e di spese.

***

Ai più questa riforma sembrò troppo ardita, anzi pericolosa per le finanze dello Stato, potendo essa imporre all'Erario sacrifici non compensabili coi proventi e coi risultati economici e politico-sociali, che se ne speravano. Si faceva particolarmente osservare che l'esiguità del prezzo di trasporto avrebbe bensì accresciuto il numero dei viaggiatori, ma questo aumento non avrebbe mai potuto avverarsi in proporzioni tali da compensare le spese, che sarebbero risultate maggiori per l'esercizio a riguardo del personale e del materiale ferroviario.

L'autore stesso della riforma non si dissimulava che, almeno nei primi periodi della applicazione della nuova tariffa, si sarebbe verificata, insieme agli scemati proventi, una maggiore spesa: ma egli era fermamente convinto che tali fenomeni non sarebbero stati se non transitorii e che coll'andar del tempo la nuova tariffa, utilizzata intensivamente dalla massa delle popolazioni, avrebbe fatto scomparire i temuti inconvenienti.

***

Se non che, non solo i cattivi pronostici degli oppositori non si sono finora avverati, come appare dai dati statistici, ufficialmente raccolti durante il primo semestre d'applicazione della nuova tariffa, ma i risultati ottenuti fin qui hanno oltrepassato le previsioni ottimiste del Ministero del Commercio.

E per fermo dal 1° agosto 1889 al 31 gennaio 1890, il numero dei viaggiatori, comparato a quello raggiunto durante il regime dell'antica tariffa, è aumentato del 165 0|0

Quanto ai proventi, si è verificato un aumento di 996,501 fiorini su quelli ottenuti per l'eguale periodo di tempo sotto l'antica tariffa.

Per ciò che riguarda le spese per l'anno 1889, i dati statistici constatati sino al 31 ottobre, epoca in cui la tariffa per zone funzionava da tre mesi, mostrano una diminuzione di spese di 400,000 fiorini, in confronto della spesa erogata per il periodo corrispondente del 1888. E si prevede che le spese complessive di tutto l'anno 1889 non saranno superiori a quelle del 1888. Ma quand'anche esse risultassero maggiori, l'aumento non potrebbe essere di molta entità, nè sarebbe lecito di considerarlo come effetto esclusivo della nuova tariffa.

***

Altre cause avranno potuto contribuire a codesto aumento; e fra le altre, non bisogna dimenticare che in questo intervallo il prezzo del carbone avendo subito dapertutto un aumento del 20 al 25 0|0, avrà influito sull'aumento delle spese.

Infine l'orario comune all'Europa Centrale ed all'Ungheria è rimasto finora quale era stabilito prima della introduzione della nuova tariffa, salvo una sola modificazione, lo stabilimento del nuovo treno celere (Budapest-Predeal) di cui le spese sono compensate dai proventi. Ora, quando l'orario ungherese sarà modificato nel senso da soddisfare alle cresciute esigenze del traffico coll'impianto di numerosi treni, la tariffa per zone, che si applica su di una rete di 7000 chilometri, sarà in grado di mostrare tutta la forza di elasticità di cui è capace, poichè le spese derivanti dai nuovi treni rappresenteranno un investimento di fondi lucroso per l'amministrazione.

***

Anche dal lato della semplificazione del servizio ferroviario la tariffa per zone ha dato un risultato oltremodo soddisfacente. E di fatto il numero delle categorie di biglietti è sceso da 697, com'era prima, a 92 per le grandi stazioni, malgrado la cresciuta intensità del traffico: nè il personale addetto alla vendita dei biglietti ha subito aumento, anzi a Budapest si sono soppressi alcuni sportelli, attesochè lo stesso sportello potrà oramai rilasciare biglietti per varie direzioni. Inoltre la vendita dei biglietti è stata affidata pure agli uffici postali, agli spacci di tabacchi ed agli alberghi.

La tariffa per zone ha avuto un'influenza anche sulle ferrovie austriache e su altre limitrofe, che corrono parallelamente o quasi alle ungheresi. A non voler citare che la ferrovia austriaca fra Budapest e Vienna, questa ha dovuto ridurre di molto i prezzi in seguito alla introduzione della tariffa per zone per poter sostenere la concorrenza colla ferrovia ungherese parallela.

***

Incoraggiato da queste ottime prove il Governo ungherese attende oggi a studiare il problema dell'applicazione della tariffa per zone anche ai trasporti delle merci.

Riservandoci di dire, in altro numero, dell'applicazione della tariffa a zone per i viaggiatori sulla rete ferroviaria dello Stato in *Rumania* dallo scorso marzo, aggiungiamo che un progetto di consimile tariffa è allo studio anche in *Olanda* e nella *Svezia*.

POSTE E TELEGRAFI NEL 1888-89

Dalla Relazione statistica del Ministero.

(Cont. e fine. — Vedi num. 15).

II. — Telegrafi.

1. *Statistica complessiva della corrispondenza telegrafica.* — Nell'esercizio 1888-89 il movimento complessivo della corrispondenza negli ufizi telegrafici governativi e ferroviari raggiunse la cifra di 10,072,677 telegrammi. Vi fu perciò una diminuzione di 78,596 telegrammi in confronto al movimento dell'esercizio precedente; e questa diminuzione si verificò sopra tutte le categorie di telegrammi, meno nei telegrammi privati spediti dagli ufizi ferroviari, nei telegrammi governativi e in quelli di servizio ferroviario.

La diminuzione nel numero dei telegrammi transitati dall'estero per l'estero, che apparirebbe di 63,031 telegrammi, effettivamente deve considerarsi come di circa 33,000 telegrammi soltanto, perchè nell'esercizio 1887-88 erano transitati gratuitamente per l'Italia circa 30,000 telegrammi tra la Francia e la Corsica in seguito all'interruzione del cavo diretto franco-corso. La diminuzione nei telegrammi interni ed internazionali da e per l'Italia si deve ascrivere alla crisi commerciale che afflisse il nostro paese; e quella nei telegrammi transitati dall'estero per l'estero, devesi attribuire al completamento della rete dei cavi sottomarini del Mediterraneo, appartenenti alla compagnia *Eastern Telegraph*, completamento che ebbe per effetto di far seguire la via dei cavi a molte corrispondenze che dapprima transitavano sulle linee italiane.

Il numero dei telegrammi spediti all'interno ed all'estero, ricevuti dall'estero, e transitati dall'estero per l'estero fu di 8,766,073, con una diminuzione di 264,884 in confronto dell'esercizio 1887-88.

I telegrammi privati spediti all'interno, tanto dagli ufizi governativi, quanto dagli ufizi ferroviari, furono 7,078,009 con una diminuzione sul precedente esercizio di 139,964.

Il 58.80 per cento dei telegrammi spediti all'estero trattavano di affari di Borsa e commercio; il 2.28 per cento di notizie politiche; il 18.33 di affari di famiglia, il 20.31 di affari diversi. I telegrammi in cifre rappresentano il 0.38.

Per quelli spediti all'interno si ha questa classificazione, in media: Affari di Borsa e commercio 40.07; notizie politiche 2.81; affari di famiglia 30.80; affari in genere 26.02. In cifre 0.30.

Quanto ai telegrammi governativi, questi si accrebbero di 30,940 avendo raggiunto nell'esercizio 1888-89 la cifra di 599,842. I telegrammi di Stato in franchigia, in numero di 74,430, quando fossero stati sottoposti a tassa, avrebbero importato lire 1,357,698.

I telegrammi spediti e ricevuti dall'estero diminuirono nel 1888-89 di 84,425, raggiungendo la cifra di 1,470,273.

2. *Lunghezza e sviluppo delle linee.* — Al 30 giugno 1889 le linee raggiunsero una lunghezza di chilometri 35,322 con uno sviluppo di filo di chilometri 128,209.

L'aumento verificatosi nell'esercizio 1888-89, sull'esercizio precedente, fu per la lunghezza delle linee di chilometri 1474 e per lo sviluppo dei fili di chilometri 9704.

3. *Ufizi aperti al pubblico.* — Gli ufizi aperti al servizio del pubblico nel corso dell'esercizio suddetto furono 223, dei quali 127 esercitati dall'Amministrazione e 96 dalle Società ferroviarie e di tramvie.

Il totale degli ufizi aperti al servizio pubblico al 30 giugno 1889 era di 3846, dei quali 2477 governativi e 1369 di ferrovie o tramvie.

4. *Apparati.* — Gli apparati in attività negli ufizi governativi aumentarono, durante l'esercizio, di 156, raggiungendo la cifra di 3953.

5. *Entrata e spese ordinarie.* — Le entrate ordinarie dell'Amministrazione essendo state di lire 14,710,498.51 e le spese ordinarie di lire 13,020,131.60, si ebbe un utile di lire 1,690,366.91.

6. *Appendice.* — L'Appendice alla relazione si compone di quattro parti indicanti le innovazioni recate nei servizi durante il secondo semestre del 1889.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 3 maggio (*N. 105*). — **Relazione a S. M. e Regio Decreto 17 aprile 1890**, numero **6814** (Serie 3ª), col quale dal fondo di riserva per le spese impreviste, inscritto al Capitolo n. 98 dello stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro per l'esercizio finanziario 1889-90, è autorizzata una 38ª prelevazione nella somma di L. 4000 da portarsi in aumento al Capitolo n. 62: « studi diversi sull'industria e sul commercio tanto nello Stato, quanto all'estero; acquisto di pubblicazioni per gli studi medesimi; inchieste industriali e commerciali; sorveglianza sulle caldaie a vapore » dello stato di previsione della spesa del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio per l'esercizio suddetto. — Questo Decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

— **Relazione a S. M. e Regio Decreto 17 aprile 1890**, numero **6815** (Serie 3ª), col quale dal fondo di riserva per le spese impreviste inscritto al Capitolo n. 98 dello stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro per l'esercizio finanziario 1889-90, è autorizzata una 39ª prelevazione nella somma di L. 12,000, da portarsi in aumento al Capitolo n. 64: « sussidi e spese per esposizioni all'interno ed all'estero » dello stato di previsione della spesa del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio per l'esercizio suddetto. — Questo Decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

— **R. Decreto 10 aprile 1890**, numero **6820** (Serie 3ª), che esige che tutti i lavori planimetrici ed altimetrici che vengono eseguiti per conto dello Stato, debbano in generale essere collegati alle triangolazioni ed alle livellazioni dell'Istituto geografico militare.

Gazzetta Ufficiale del 5 maggio (*N. 106*) — **Legge 24 aprile 1890**, numero **6824** (Serie 3ª), colla quale: (Art. 1°) Nel bilancio passivo del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, parte straordinaria, sarà stanziato il fondo di un milione di lire per concorso dello Stato nella spesa dell'Esposizione Nazionale da tenersi in Palermo nel 1891. Questa somma sarà distribuita in rate di 200,000 lire sul bilancio dell'esercizio 1889-90, e di L. 400,000 sul bilancio di ciascuno dei due esercizi successivi; (Art. 2) Al Comitato istituito per l'Esposizione Nazionale di Palermo è concesso di fare una lotteria nazionale, secondo il piano che dovrà essere approvato dal Ministro delle Finanze. Tale lotteria sarà esente dalla tassa del 10 0|0, di cui all'art. 1° della legge 2 aprile 1886, n. 3754 (Serie 3ª), allegato *C*.

— **Circolare** (Ministero del Tesoro) in data **5 maggio 1890**, colla quale si rende noto che il pagamento della cedola della rendita consolidato italiano 5 0|0, al portatore e mista, scadente al 1° luglio 1890, avrà principio in tutte le provincie del Regno col giorno 12 corr. maggio.

Gezzetta Ufficiale del 7 maggio (*N. 108*). — **Regio Decreto 17 agosto 1890**, numero **6832** (Serie 3ª) che autorizza la Direzione Generale del Debito Pubblico a ritirare ed annullare, fra gli altri, tenendone vivi i numeri d'iscrizione, i seguenti titoli redimibili stati presentati per la conversione in rendita consolidata 5 0|0: N. 290 Obbligazioni della ferrovia di Novara 5 0|0, con decorrenza dal 1° ottobre 1889 per la complessiva annua rendita di L. 4,640; N. 40 Obbligazioni della ferrovia Maremmana 5 0|0, con decorrenza dal 1° gennaio 1890, per la complessiva annua rendita di L. 1,000; N. 68 Obbligazioni della ferrovia di Cuneo, 1ª emissione 5 0|0, delle quali, 46 con decorrenza dal 1° luglio 1889, e 22 con decorrenza dal 1° gennaio 1890, per la complessiva annua rendita L. 1,360; N. 10 Obbligazioni della ferrovia Udine-Pontebba 5 0|0, con decorrenza dal 1° gennaio 1890, per la complessiva annua rendita di L. 250.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Direzione Generale della Mediterranea.

La *Gazzetta Piemontese* ha pubblicato ieri la notizia che il Comm. Massa si ritirerebbe, alla fine del corrente semestre, dalla carica di Direttore Generale della Mediterranea e che con lui si ritirerebbe pure il Vice-Direttore Comm. Ratti.

Assunte a Milano attendibilissime informazioni, siamo assicurati che la notizia non ha ombra di fondamento e che può considerarsi piuttosto come una delle tante fantasiose creazioni giornalistiche.

><

Ferrovia Ceva-Ormea.

(*Stato dei lavori e prossima apertura tronco Priola-Garessio*).

Veniamo informati da Mondovì che i lavori di costruzione del tronco da Priola a Garessio, della ferrovia da Ceva ad Ormea, sono così avanzati da ritenere oramai sicura l'apertura all'esercizio del tronco stesso nella prima quindicina di luglio p. v.

Ci consta anzi che la Direzione tecnica governativa della predetta linea, ha interessato il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate a dare le disposizioni occorrenti affinchè si possa provvedere in tempo alle prove delle travate metalliche.

><

Ferrovia Napoli-Ottaiano.

(*Costituzione della Società per la costruzione e per l'esercizio*).

Ci informano da Napoli che si è costituita in quella città la Società Anonima in azioni col capitale interamente versato di L. 2,500,000, per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Napoli-Ottaiano, e per altre imprese ferroviarie.

La predetta Società, per quanto riguarda la Ferrovia ora ricordata, ha rilevato dalla cessata Impresa Michele Calderai e Comp. tutti gli oneri e diritti che le spettavano quale mandataria della provincia di Napoli nella esecuzione della convenzione (1) per la concessione fatta alla provincia stessa, con Reale Decreto 13 novembre 1887, n. 5086 (serie 3ª) della costruzione e dell'esercizio della ferrovia suindicata.

><

Ferrovia Parma-Spezia.

(*Progetto d'impianto nella stazione Guinadi per l'apertura del tronco Guinadi-Pontremoli*).

Dovendosi entro il corrente anno aprire all'esercizio il tronco da Guinadi a Pontremoli della Ferrovia da Parma a Spezia, facente seguito alla tratta in esercizio Spezia-Pontremoli, la Direzione del Servizio delle costruzioni per le Strade Ferrate del Mediterraneo, ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto relativo ai pochi impianti occorrenti per rendere la stazione di Guinadi atta a funzionare da capo-linea fino a che siano ultimati i lavori della grande galleria del Borgallo.

Fra le opere considerate in progetto vi ha la costruzione di una rimessa provvisoria in legname per una locomotiva.

La spesa occorrente è preventivata in L. 14,500 e salirà a L. 16,000, qualora si voglia impiantare nella stazione stessa anche un limitato servizio merci a piccola velocità.

(1) Il testo della *Convenzione* o gli articoli, di massima importanza, del relativo *Capitolato* furono pubblicate nel *Monitore* nel n. 52 del 24 dicembre 1887 a pag. 825.

><

Stazione di Ivrea.

(*Per la esecuzione dei lavori di riordinamento ed ampliamento*).

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in seguito a invito del R. Ispettorato Generale delle Ferrovie, ha dato le disposizioni occorrenti affinchè vengano iniziate le operazioni per le espropriazioni dei terreni, necessarie per far luogo alla esecuzione dei lavori di riordinamento ed ampliamento della stazione di Ivrea.

><

Stazione di Benevento.

(*Progetto di ampliamento e di sistemazione*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa un nuovo progetto per l'ampliamento e per la sistemazione generale della stazione di Benevento anche in relazione all'allacciamento della linea di Avellino, compilato di accordo fra le due Società interessate (Mediterranea ed Adriatica), tenuto conto dei suggerimenti e delle prescrizioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

La spesa complessivamente preventivata ascende a L. 1,280,000, la quale dovrà venire ripartita fra le tre linee interessate, cioè Napoli-Benevento-Foggia, Benevento-Campobasso ed Avellino-Benevento.

Per ora la prefata Direzione domanda l'approvazione del progetto in via di massima e l'autorizzazione della spesa di L. 55,000 occorrente per le espropriazioni, in uno alla dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni stesse.

I lavori considerati nel progetto saranno a tempo opportuno eseguiti parte mediante appalto a licitazione privata e parte in economia.

La direzione predetta ha fatto riserva di presentare quanto prima all'approvazione governativa il progetto dettagliato del primo gruppo di lavori i quali devono essere ultimati avanti l'apertura all'esercizio della linea da Avellino a Benevento.

><

Stazione di Zollino.

(*Progetto per l'impianto d'un rifornitore*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto per l'impianto di 1 rifornitore a due vasche rettangolari, delle dimensioni di metri 1.60 × 1.60 × 6; con cisterna della capacità di circa m. c. 1000 nella stazione di Zollino. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 35,400. I lavori saranno eseguiti mediante appalto a licitazione privata per quanto riguarda i movimenti di terra e le opere murarie, ed in economia per quel che concerne la fornitura e posizione in opera del materiale fisso e di esercizio.

><

Stazione di Pescara.

(*Progetto di ampliazione del fabbricato viaggiatori ed impianto di nuovi binari*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa la proposta per l'esecuzione dei lavori occorrenti per ampliare il fabbricato viaggiatori della stazione di Pescara e per impiantarvi nuovi binari.

I lavori, il cui importo è presunto di L. 85,000, sono richiesti dall'aumento di traffico; e necessitano anche per migliorare le condizioni di esercizio della predetta stazione e delle due linee Bologna-Otranto e Pescara-Rieti-Terni. Pel materiale metallico e meccanismi è preventivata la spesa di L. 18,382.29.

I lavori murari ed in terra saranno eseguiti mediante appalto a licitazione privata, a termini dell'articolo 65 del capitolato di esercizio.

I lavori considerati in progetto sono: costruzione di due corpi laterali al fabbricato viaggiatori; impianto di un 3° e 4° binario sul piazzale delle merci; costruzione di un binario tronco, costruzione di un nuovo marciapiedi.

><

Onorificenza.

Siamo lieti di annunziare che l'egregio comm. ing. G. Ratti, Vice-Direttore Generale della Mediterranea, è stato insignito dall'Imperatore di Germania della Croce di 2ª classe della Corona di Prussia con placca, e n'ha ricevute le insegne.

><

Percorrenza del materiale mobile dell'Adriatica nei primi due trimestri dell'esercizio 1889-90.

Diamo nei seguenti due prospetti la indicazione delle percorrenze totali e medie delle locomotive, carrozze e carri in servizio sulla rete delle ferrovie dell'Adriatico durante il 1° ed il 2° trimestre del corrente esercizio 1889-90.

Pari statistica per la rete Mediterranea abbiamo pubblicata nel n. 16.

Indicazione del materiale	Quantità in servizio	Chilometri percorsi	Percorso medio di un rotabile nel trimestre
I. Trimestre.			
1. Locomotive . .	974	6,766,753	6,974
2. Carrozze . . .	2,840	27,547,857	9,699
3. Bagagliai . .	578	6,350,919	10,987
4. Carri, compresi quelli noleggiati	17,108	68,636,018	4,011
II. Trimestre.			
1. Locomotive . .	998	6,996,480	7,011
2. Carrozze . . .	2,922	25,453,590	8,711
3. Bagagliai . .	589	6,404,757	10,874
4. Carri, compresi i noleggiati .	18,111	76,519,656	4,225

><

Per la colonizzazione interna del Regno.
(Facilitazioni speciali sulle Adriatica, Mediterranea e Sicula).

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha dichiarato al Ministero dei Lavori Pubblici che tanto essa, quanto le due Società dell'Adriatico e della Sicilia, sono in massima d'accordo nell'ammettere delle facilitazioni speciali per favorire la colonizzazione interna del Regno, come venne loro richiesto dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

Ritenendo però esse opportuno di procedere ad una conveniente modificazione della concessione XI, hanno proposto di tenere una conferenza presso l'Ispettorato predetto coll'intervento dei loro rappresentanti, allo scopo di formulare più sollecitamente e nel miglior modo un nuovo testo di concessione complessivo che valga anche a mettere un freno agli abusi che ora si commettono nel trasporto di operai e braccianti in comitive ed in masse.

><

Per le nuove tariffe trasporti sulla Sicula

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, intendendo provvedere alla ristampa del volume delle tariffe e condizioni pei trasporti, con tutte le modificazioni già pubblicate di accordo con le Società Continentali, ha sottoposto alla preventiva approvazione del Ministero la bozza del nuovo volume modificato nel senso suespresso.

><

Ferrovia Noto-Licata.
(Stato dei lavori al 1° aprile).

Riceviamo le seguenti informazioni sull'andamento dei lavori, che vengono eseguiti dalla Società delle Strade Ferrate della Sicilia, per la costruzione della linea ferroviaria da Noto a Licata. Le dette informazioni si riferiscono al 1° aprile p. p.

La forza media giornaliera, presente sui cantieri dei seguenti tronchi, durante il mese di marzo p. p., fu di 3580 operai, 310 carri e 30 bestie da soma.

Tronco Noto-Tellaro.

Movimento di terra: Sono già eseguiti m. c. 35,950 di sterri; *gallerie:* sono in corso di costruzione le gallerie Miuniti (m. 130) e Gioè (m. 330); *opere d'arte maggiori:* è in corso di esecuzione il ponte sul fiume Asinaro, nonchè la relativa deviazione; *opere d'arte minori*: sono in corso: per una gli scavi di fondazione, per due le murature di fondazione, per sei e murature; tredici poi sono già ultimate; *case cantoniere:* ne sono in costruzione due.

Tronco Tellaro-Rosolini.

Movimenti di terra: sono eseguiti m. c. 6780 di scavi per l'apertura della linea; *opere d'arte minori*: ne sono in corso di costruzione N. 5; è pure in corso la deviazione della strada consorziale alla progressiva 12.813.

Tronco Rosolini-Pozzallo.

Movimenti di terra: sono già eseguiti m. c. 38,700 di scavi e m. c. 2900 di rialzi; *opere minori:* 9 sono ultimate meno i lavori di finimento, per 5 sono in corso le murature di elevazione; per una le murature di fondazione, e per 7 gli scavi di fondazione; *fabbricati*: trovansi in corso di costruzione otto case cantoniere, delle quali 4 doppie e 4 semplici. Sono già ultimate due deviazioni: una per la strada provinciale fra i chilom. 5.882 e 6.058 e l'altra per la strada vicinale al chilom. 0.140; sono poi in corso tre deviazioni di scoli

Tronco Pozzallo Sampieri.

Movimenti di terra: ne sono eseguiti m. c. 18,350; *opere d'arte maggiori*: è in corso di costruzione il ponte alla progressiva 10.222; *opere minori*: 7 sono ultimate, ed 8 in corso di esecuzione; *fabbricati*: sono in corso di costruzione i fabbricati delle stazioni di Pozzallo e di Sampieri, tre case cantoniere doppie e due semplici.

Tronco Sampieri-Scicli.

Movimenti di terra: eseguiti m. c. 6600; *opere minori*: ne sono in corso di costruzione tre; *fabbricati*: in corso quello della stazione di Scicli.

Tronco Modica-Ragusa Inferiore.

Movimenti di terra: ne sono eseguiti m. c. 11,600; *opere minori*: una ultimata, tre in corso di costruzione; *muri*: tre in corso di costruzione.

Tronco Osteria Lupis-Vittoria.

Movimenti di terra: Ne sono eseguiti m. c. 24,800; *opere minori*: 3 sono ultimate e 12 trovansi in corso di costruzione.

Tronco Licata-Terranova.

Movimenti di terra: Sono già eseguiti: m. c. 85,700 di sterri e m. c. 75,000 di rialzi; *opere d'arte maggiori*: sono in costruzione i ponti: sull'Imera, sul San Pietro, sul Carubba, sul Columella e sul Cattano; *opere d'arte minori*: ultimate, meno i lavori di finimento, N. 110; in costruzione N. 25; *fabbricate*: sono ultimate tre case cantoniere doppie e ne sono in corso di costruzione 24; sono in corso i fabbricati delle stazioni di Falconara e di Butera; sono poi già eseguiti varî lavori di consolidamento e di sistemazione.

><

Ferrovia Scordia-Caltagirone.

(*Stato dei lavori al 1° aprile*).

Sull'andamento dei lavori di costruzione della ferrovia Scordia-Caltagirone, ai quali si sta provvedendo a cura della Società per le Strade ferrate della Sicilia, riceviamo le seguenti informazioni, le quali sono riferite alla data del 1° scorso mese.

Tronco Scordia-Militello.

Espropriazioni: sono complete; *movimenti di terra:* sono stati eseguiti mc. 9,600 di sterro per l'apertura della linea; *opere d'arte minori:* sono in corso gli scavi di fondazione di tre manufatti e sono in corso di elevazione le murature di altri due; *lavori di consolidamento e di sistemazione*: sono in corso di costruzione le deviazioni dei Rii ai km. 5.980 e 14.552; *forza impiegata nel mese di marzo:* operai n. 9400, carri n. 500, bestie da soma, n. 600; ossia in media per giorno n. 360 operai; n. 24 carri e n. 30 bestie da soma.

Tronco Militello-Vizzini.

Movimenti di terra: sono stati eseguiti m. c. 8.800 di sterri per l'apertura della linea; *opere d'arte minori:* sono in corso gli scavi di fondazione di tre acquedotti e di due ponticelli; *lavori di consolidamento e di sistemazione:* sono in corso di costruzione i lavori di sistemazione dell'alveo del rio al km. 5.200 e l'apertura di un canale di scolo al km. 5.800; *forza impiegata:* operai n. 5500; carri n. 400; ossia in media per giorno, n. 190 dei primi e n. 18 dei secondi.

Tronco Vizzini-Grammichele.

Sono in corso le pratiche per le espropriazioni dei terreni occorrenti per la sede stradale.

Si è principiato l'impianto lungo la linea di forni a fuoco continuo per la fornitura di calce idraulica.

><

Ferrovia Teramo-Aquila.

(*Progetto tecnico preventivo*).

Diamo le informazioni che abbiamo promesso nel n. 13 del *Monitore*, intorno al progetto compilato dal R. Ispettore Superiore delle Strade Ferrate signor commendatore P. Muzy per la linea ferroviaria Teramo-Aquila.

La linea della quale trattasi risale da Teramo la valle del Vomano, valica l'Appennino all'estremo del piano di Porcinara e per la valle dell'Aterno scende ad Aquila.

La lunghezza totale della linea è di m. 85,277.04 ripartiti in due sezioni, cioè:

Teramo-Piano di Porcinara	m.	46,673.27
Piano di Porcinara-Aquila	»	38,603.77
Totale	m.	85,277.04

L'ammontare totale dei lavori di costruzione della linea è preventivato di L. 50,500,000; ripartite fra le preindicate sezioni, come segue:

Sezione Teramo-Piano di Porcinara	L.	37,900,000
Sezione Piano di Porcinara-Aquila	»	12,600,000
Totale	L.	50,500,000

cosicchè il costo medio chilometrico della prima di dette sezioni sarebbe di L. 812,027.95 e quello della seconda di L. 326,392.99. La media generale poi del costo chilometrico della linea sarebbe di lire 592,182.53.

In profilo, la massima pendenza adottata è quella del 25 p. 0|00 ed in planimetria non si hanno curve di raggio minore di m. 300.

Lungo la nuova linea sarebbero proposte le seguenti stazioni: Frondarola, Altavilla, Albi, Campotosto, Montereale, Cagnano, Pizzoli-Barete, San Vittorino, e Cappito (fermata).

Le opere d'arte speciali progettate lungo la linea sono 44; delle quali 37 fra Teramo e Monte Spitello e le altre 7 fra Monte Spitello e Aquila. Le più importanti di esse sono: i ponti sul Vezzola, sul Tordino, sul fosso Quagliano, sul fosso Vibla e sul Cervaro, la cui arcata centrale è a due ordini, il viadotto sul Vomano, con tre arcate centrali a doppio ordine ed il ponte sul fosso Grande a 5 luci di m. 20 ciascuna.

Le gallerie da costruire lungo la linea sono n. 71, e misurano la lunghezza complessiva di m. 23,231.54. La più corta di queste gallerie è di m. 40; la più lunga di m. 1,910.54. Nella predetta lunghezza figurano N. 8 gallerie artificiali dello sviluppo totale di m. 789.

Le opere d'arte minori, cioè acquedotti, ponti, ponticelli, sottovia e cavalcavia, di luce inferiore a m. 10, sono in numero di 246. Esclusi i sottovia ed i cavalcavia, la luce di tutte le opere d'arte minori raggiunge m. 717.60.

Fra le opere da eseguire sono anche considerati: N. 51 muri di sostegno di lunghezza variabile fra m. 10 e m. 300 dello sviluppo complessivo di metri 3510.90; e N. 20 muri di controriva della totale lunghezza di m. 1442.

L'armamento è proposto con rotaie del tipo Vignole, in acciaio Bessemer, della lunghezza di m. 9 e del peso di chilogr. 36 per metro corrente.

All'alloggio del personale della ferrovia si provvede colla costruzione di N 83 case cantoniere, delle quali 79 doppie e 4 semplici.

La continuità delle strade ordinarie, che dovrebbero venire attraversate dalla nuova linea, sarà mantenuta mercè N. 46 passaggi a livello, dei quali: 4 per strade nazionali; 4 per strade provinciali; 6 per strade comunali; 22 per strade vicinali e 10 per strade private.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari relativi al servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa dichiararsi la pubblica utilità per la occupazione dei terreni necessari per la esecuzione dei lavori di consolidamento della trincea presso la galleria San Filippo, sulla linea da Messina a Catania;

2. Che possa approvarsi uno schema di convenzione per la concessione di un sussidio di L. 12,000 a favore del Consorzio per la costruzione di una diga a difesa della sponda sinistra del Piave, in comune di Segusino (Treviso) in seguito ai danni minacciati dalle opere eseguite sulla sponda destra del detto fiume, per la ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

3. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi il progetto compilato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali per la sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Pracchia, con annesso preventivo di spesa di L. 15,200.

><

Tariffe.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha proposto al R. Ispettorato delle ferrovie la rinnovazione per un altr'anno della concessione accordata all'Ing. Allasia pei trasporti di calce

e cemento da Casale Monferrato, San Giorgio-Casale ed Ozzano a Milano P. G. ed a Milano P. T, modificata nel senso: di comprendere nella concessione stessa anche i trasporti di gesso; di portare l'abbuono per tonnellata a L. 0.50, mediante il vincolo di un quantitativo minimo di traffico di tonnellate 4,500; di escludere dalla concessione la stazione di San Giorgio-Casale.

><

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, a nome anche delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha fatto domanda alla Superiorità per ottenere che venga prorogata di un altr'anno la tariffa speciale comune N. 125 P. V. pei trasporti di « *concimi artificiali non nominati, in pannelli od in polvere* » la cui validità va a scadere col giorno 30 giugno p. v.

><

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, ha chiesto al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie, l'autorizzazione per concedere una riduzione sui prezzi delle vigenti tariffe, a favore della Ditta Bassi Maurelio di Bassanello, per trasporto di vino da Venezia a Padova per Bassanello, e pel trasporto di fusti di ritorno da Padova a Venezia; con impegno della Ditta di trasportare non meno di 1,500 tonnellate di merce nel periodo di tempo compreso fra il 15 aprile p. p. ed il 31 dicembre p. v.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto d'ampliamento definitivo della stazione di Attigliano;
2. Variante presso Monza al tracciato della tramvia a vapore Monza-Trezzo-Bergamo;
3. Progetto per la costruzione di un cesso isolato nella fermata di Galatone, lungo la ferrovia Zollino-Gallipoli;
4. Convenzione con la Società delle tramvie napoletane per costruire un muro di cinta presso la stazione di S. Giovanni a Teduccio, lungo la ferrovia Napoli-Eboli;
5. Progetto pel secondo binario nella stazione di Saponara Bauso lungo la ferrovia Messina-Patti-Cerda;
6. Progetto di variante per l'attraversamento del rio Dorè, lungo il tronco Ghiare-Ostia, della ferrovia Parma-Spezia;
7. Convenzione col sig. Heusemberger per costruzione a distanza ridotta dalla ferrovia Genova-Ventimiglia presso la stazione di Sestri-Ponente.

CRONACA PARLAMENTARE delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Senato del Regno.

Bilancio consuntivo 1888-89. — *Discussione ed approvazione.* — Nella seduta dell'8 corrente incominciò la discussione generale, fattasi, come di consueto, finanziaria, economica e politica, del *rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1888-89*, già approvato dalla Camera dei Deputati (1), e durò amplissima anche nella seduta successiva; nella quale, senza discussione, furono approvati gli articoli del progetto.

Disegni di legge. — *Discussione ed approvazione.* — Dopo breve discussione nella seduta del 9 corrente fu approvato il disegno di legge su *modificazioni alle leggi postali,* già approvato dalla Camera dei Deputati (2).

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 13.
(2) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 12.

Camera dei Deputati.

Bilanci preventivi 1890-91. — *Discussione ed approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio* (3). — La discussione dei capitoli, ripresa nella seduta del 5 corrente, ebbe termine nella successiva del 6, nella quale fu approvato lo stanziamento complessivo del bilancio del Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, nella somma di L. 17,397,702.18.

Disegni di legge. — *Discussione ed approvazione.* — Nella seduta del 7 corrente fu incominciata e compiuta la discussione sul disegno di legge relativo allo *stanziamento dei fondi per la quarta ed ultima serie dei lavori del Tevere* (4). Il progetto ministeriale fu approvato con lievi modificazioni all'art. 1.

Interrogazioni, interpellanze e mozioni. — *Svolgimento.* — Nella seduta del 3 corrente, fra le altre ai diversi Ministri, ebbe luogo lo svolgimento della seguente interrogazione da noi precedentemente annotata all'epoca di sua comunicazione (5).

L'on. Del Balzo, anche a nome degli onorevoli Capone e Di Marzo, interrogò il Ministro dei Lavori Pubblici sull'andamento dei lavori della linea ferroviaria Avellino-Benevento e sul tempo nel quale essa si potrà aprire all'esercizio del pubblico. — L'on. Finali, Ministro dei Lavori Pubblici, rispose che ha sollecitato i lavori nella linea ferroviaria indicata, e che entro l'anno saranno aperti all'esercizio i singoli tronchi di cui si compone.

— *Comunicazione.* — Nella seduta del 3 corrente il Presidente della Camera diede comunicazione della ripresentazione, da parte dell'on. Bobbio, della sua interpellanza al Ministro dei Lavori Pubblici sugli *intendimenti del Governo intorno alla quota di concorso delle provincie di Alessandria, Torino, Genova, Cuneo, per la costruzione della linea Genova-Ovada-Acqui-Asti, e sul modo col quale intende risolvere la vertenza sorta tra l'Ispettorato Generale delle ferrovie e gli enti interessati dopo la deliberazione dei delegati di quelle Provincie, che in base alla legge e alle dichiarazioni del Governo durante la discussione della legge 27 aprile 1887 o radiarono o si rifiutarono di inscrivere le rispettive somme nei loro bilanci* (6). — Il Ministro accettò questa interpellanza; essa prenderà posto, a suo turno, nel consueto svolgimento ebdomadario del sabbato.

— — Nella seduta del 5 corrente fu data comunicazione d'una interpellanza dell'on. Pozzolini al Ministro dei Lavori Pubblici *sulle intenzioni del Governo relativamente al tracciato della ferrovia di raccordamento attorno a Roma.*

— — Nella seduta successiva fu comunicata un'interpellanza dell'on. Palazzolo al Ministro delle Poste e dei Telegrafi sui *criteri a cui sono informati i capitoli d'onere per le nuove convenzioni postali-marittime del Regno* (7).

BIBLIOGRAFIA

Le Strade Ferrate per l'ing. LEONARDO LORIA, professore nel R. Istituto Tecnico Superiore di Milano. — Seconda edizione, interamente rifusa, delle lezioni sulle strade ferrate. — Volume primo. Parte prima: Economia delle Strade ferrate; Parte seconda: Armamento ed accessori; Segnali; Stazioni. Con 80 incisioni e 28 tavole. — Un volume di XII-612 pag. Prezzo L. 24. — *Ulrico Hoepli*, Milano, 1890.

È una delle utilissime pubblicazioni della ricca Biblioteca Tecnica edita dall'Hoepli; della quale ci occorse sovente di fare la recensione.

L'autore — in questo suo veramente poderoso lavoro — si è prefisso il compito di raccogliere metodicamente, sotto forma semplice e chiara, tutto quanto di speciale si è fatto sino ad oggi nel campo ferroviario; e nell'adempimento di esso trovò efficace sussidio presso le Amministrazioni ferroviarie italiane.

L'Editore — tanto per la parte topografica che per le tavole e le

(3) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 18.
(4) Vedi « Cronaca parlamentare » nei numeri: 51, del 1889; 4, 6, 9, 14 e 18 dell'anno corrente. Nel n. 4 si contiene un sommario cenno del progetto ministeriale; nel n. 18 una dichiarazione tolta dalla relazione parlamentare.
(5) Vedi « Cronaca parlamentare » del N. 11.
(6) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 8. Questa interpellanza, giusta un precedente voto della Camera per tutti i consimili casi, era stata dichiarata decaduta nella seduta del sabbato 26 scorso aprile per assenza dell'interpellante. — Circa poi la vertenza sorta tra l'Ispettorato Generale delle strade ferrate e gli enti interessati, vedi: nel n. 4 l'articolo *La ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti e le provincie interessate*; le « Notizie Ferroviarie Italiane » nel n. 5; l'articolo *Le ferrovie Asti-Acqui-Ovada-Genova*, ecc., *nel Consiglio Provinciale di Torino* nel n. 16 a pagina 248.
(7) Vedi « Notizie diverse » nel n. 18.

incisioni intercalate nel testo — ha fatto opera degna del proprio nome onorevolmente segnato nell'agone librario.

Il libro è dall'autore dedicato al comm. prof. senatore Francesco Brioschi, Direttore del R. Istituto Tecnico Superiore di Milano, con lettera nella quale l'autore ne spiega lo scopo e l'estensione, soffermandosi specialmente sul giusto concetto che il ramo del proprio insegnamento — nel quale ciò che è nuovo oggi è antico domani — sia uno di quelli in cui è altrettanto necessario mantenerlo al corrente delle innovazioni e dei perfezionamenti.

Il primo volume, come abbiamo premesso nel titolo dell'opera, consta di due parti: nella prima tratta dell'*Economia delle strade ferrate;* nella seconda dell'*armamento ed accessori*, dei *segnali* e delle *stazioni*.

Il secondo volume, a compimento dell'opera, contenente il *materiale mobile* e la *parte amministrativa e militare*, è in corso di stampa ed uscirà nel 1891.

La parte prima di questo primo volume comprende i seguenti capitoli: I. Cenno storico sulle ferrovie; II. Le ferrovie e gli altri mezzi di comunicazione; III. Regime delle strade ferrate; IV. Prodotto probabile delle strade ferrate; V. Progetto e preventivo di stima: *a)* Scelta del tracciato, *b)* Studio del progetto, *c)* Compilazione del preventivo di stima; VI. Spese di esercizio; VII. Lunghezze verticali; VIII. Organizzazione delle costruzioni.

La parte seconda comprende i seguenti capitoli: IX. Disposizione generale delle strade ferrate; X. Materiale d'armamento: *a)* massicciata, *b)* rotaie, *c)* sostegni delle rotaie, *d)* attacchi delle rotaie; XI. Posa dell'armamento: *a)* disposizione geometrica, *b)* messa in opera del materiale d'armamento, *c)* manutenzione e rinnovamento della via, *d)* stabilità del binario; XII. Passaggi a livello, armamento delle ferrovie sulle strade carrettiere, chiusure, difese contro la neve, indicatori; XIII. Accessori dell'armamento: *a)* scambi, *b)* traversate, *c)* piattaforme girevoli, *d)* carri trasbordatori o di servizio; XIV. Segnali: *a)* segnali lungo la linea, *b)* segnali di protezione di punti importanti, *c)* segnali dai convogli agli agenti della via; XV. Stazioni: *a)* classificazione e disposizione generale, *b)* servizio dei viaggiatori; *c)* servizio delle merci, *d)* alimentazione, *e)* depositi, *f)* officine.

Sussegue, opportunamente, un indice alfabetico per la facile e pronta ricerca dei nomi e loro rispettive nozioni contenute nel copioso volume.

A corredo, poi, ed illustrazione delle medesime il volume è dotato di 28 speciali tavole — oltre le 80 incisioni intercalate nel testo — per sezioni normali di ferrovie; modelli d'armamento; tipi diversi di rotaie, cuscinetti, stecche; traversine metalliche e in cemento; passaggi a livello e barriere; armamento delle tramvie; scambi, incrociamenti, piattaforme, carri trasbordatori; segnali ed apparecchi di collegamento; piani generali di stazione e dei loro speciali servizi, rimesse, officine, ecc.

***

Raccolta di principali sentenze in tema di appalti; seconda edizione riveduta ed ampliata. — Un vol. di XVI-330 pag. Prezzo L. 6. — *Unione Tipografico-editrice*, Torino, 1890.

È la giurisprudenza di 38 importantissime cause, delle quali si riportano le sentenze; e l'editore così dà ragione del concetto giuridico e del pratico scopo della propria opera:

« Nello accingerci a pubblicare la seconda edizione di questa Raccolta di sentenze in tema di appalti, fu primo pensiero di non premettere considerazioni generali, perchè essendo scopo di fornire agli appaltatori ed ai pratici in un solo fascicolo raccolte le sentenze col fatto e la storia delle cause, che hanno segnato una via ed un concetto più preciso nella materia, ci pareva inutile qualunque premessa.

« Ma ci siamo poi indotti a farla per accennare un concetto generale e di massima, dal quale scaturisce a nostro avviso, così ogni principio di diritto scritto, come ogni massima di giurisprudenza, come finalmente una razionale direttiva nella condotta degli affari; concetto generale che ci fece mutare il titolo, sostituendo alle parole *appalto a prezzo fatto*, quella più larga di *appalti* ».

Da ciò, nella premessa al libro, traesi occasione per trattare brevemente. secondo la pratica, secondo dottrina e secondo la giurisprudenza, della duplice serie di contratti di locazione di opere, ossia dei contratti a prezzo unitario e dei contratti a prezzo fatto od « à forfait ».

Chiude la serie delle sentenze un indice analitico contenente le principali massime di giurisprudenza che emergono dalle riferite sentenze.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Circumetnea. — *Contratto per la costruzione fra il Consorzio ed il concessionario.* — Riportiamo dal *Corriere di Napoli*, in data 6 corrente da Messina: « Fu firmato a Catania il contratto fra il Consorzio ed il concessionario Trewhella per la costruzione della ferrovia circumetnea, che ha un percorso di 130 chilometri. Questo fatto salutasi come un importantissimo avvenimento, da cui molto si ripromettono le sorti economiche dell'isola ».

Ricordiamo che della Convenzione, per la costruzione di questa ferrovia, e del relativo Regio Decreto, abbiamo pubblicato il testo nel n. 50 del 14 dicembre 1889.

— *Per il progetto esecutivo del terzo tronco Adernò-Catania.* — Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha preso in esame il progetto esecutivo del terzo tronco della ferrovia Circumetnea, compreso fra Adernò e Catania, della lunghezza di m. 37,489.21, ed ha ritenuto che possa ammettersi con modificazioni in quanto ai piani delle stazioni, alle opere d'arte ed ai fabbricati.

Di altro tronco della ferrovia Circumetnea abbiamo già detto in questa rubrica nel n. 51 del 1889.

Ferrovia direttissima Rivarolo-Genova. — *Studio di massima.* — Abbiamo ricevuto dagli ing. Biondi e Attendoli, da Genova, una monografia corredata di disegni, riguardante un loro progetto di direttissima Rivarolo-Genova; alla quale è allegato un pro-memoria contenente i principali elementi tecnici del progetto, con alcune considerazioni riassuntive circa i vantaggi dello stesso.

Il progetto dei predetti ingegneri consiste:

1. In una linea diretta da Rivarolo alla stazione di piazza Brignole con allacciamento verso il porto biforcantesi dal Lagaccio (ove si fa una piccola stazione in trincea), e facente capo al porto presso l'imbocco della galleria di San Tommaso;

2. In un parco di smistamento presso Rivarolo, capace di 4500 vagoni;

3. In una linea diretta dal parco precedente al porto, facente capo presso la galleria di San Lazzaro;

4. In un parco di deposito per 2500 vagoni fornito di officine di riparazione, pure a Rivarolo.

L'ammontare delle opere è stimato largamente in 26 milioni di lire, ripartite in tre gruppi o tronchi, dei quali i primi due, che sono i più importanti e di maggiore urgenza, salgono a circa 15 milioni, e dovrebbero essere eseguiti subito mentre il terzo potrebbe riserbarsi per l'ultimo. L'intera opera potrebbe essere utilizzata fra tre anni, quella dei due primi tronchi fra due soltanto.

I vantaggi, che si propongono di conseguire colle opere proposte gli autori del progetto, sono i seguenti:

1. Uno sfollamento del 50 0|0 del movimento a Sampierdarena, come dimostrano le statistiche del movimento attuale;

2. La costituzione (a breve distanza dal porto) di un parco di smistamento, posto in piano orizzontale e parallelo ai binari di corsa, per 4500 vagoni, in posizione molto più opportuna di quello di San Bovo presso Novi, che dista 54 chilometri da Genova;

3. La costituzione di una fermata al Lagaccio, d'interesse militare e locale;

4. La formazione a Rivarolo di un secondo parco di deposito per 2500 vagoni;

5. La formazione di un vero anello di circolazione dei treni da e per il porto in modo da togliere tutte le difficoltà attuali, e promuovere l'avviamento più diretto dei treni da e per l'Alta Italia, che devono correre le linee delle riviere.

Ferrovia Varese-Porto Ceresio. — *L'antico progetto della Nord Milano.* — La *Cronaca Prealpina* di Varese annuncia che la Direzione delle ferrovie Nord Milano ha ceduto al Comitato esecutivo per la ferrovia Varese-Porto Ceresio il progetto compilato fin dallo scorso anno, a condizione che la linea metta capo alla stazione di Varese della

ferrovia Nord e venga fatta a quest'ultima la cessione dell'esercizio sulle basi stabilite da arbitri che verranno nominati dal Comitato e dalla Direzione della Nord. Il Comitato rimetterà tale progetto ai componenti la sezione tecnica per lo studio delle eventuali modificazioni.

Ricordiamo che tale cessione, da parte della Direzione Nord Milano, fu già oggetto di lunghe trattative, e conseguentemente di molto dibattuta questione nelle riunioni dell'antico Comitato promotore, da cui emana l'attuale Comitato Esecutivo della ferrovia Varese-Porto Ceresio (1).

Funicolare da Bergamo a Monte S. Vigilio. — *Dimanda di concessione.* — Annunciasi che l'ing. Ferretti, già concessionario della funicolare di Bergamo Bassa a Bergamo Alta, presentò domanda al Municipio di Bergamo per costruire un'altra funicolare; la quale, salendo a Porta S. Giacomo, andrà fino al monte S. Vigilio, facilitando la salita al Forni ed a tutte quelle amene vicinanze già popolate di case e di villini. Aggiunge la *Perseveranza* che l'ingegnere proponente non richiede neppure un soldo dal Comune, nè da nessun altro.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Prodotti delle ferrovie d'interesse generale nel biennio 1888-1889.* — A parziale complemento delle cifre pubblicate nel n. 7 aggiungiamo le seguenti, che riassumono i prodotti dell'esercizio delle ferrovie d'interesse generale negli anni 1888-89.

I. — *Chilometri in esercizio.*

Reti e Società		Lunghezza in esercizio al 31 dicembre 1889	1888
Rete dello Stato	Chilom.	2,628	2,597
Compagnie principali . .	»	29,999	29,568
» diverse . . .	»	433	391
Ferrovie non concesse . .	»	265	227
Totale . . .		33,325	32,783

II. — *Prodotti.*

Reti e Società		Prodotti dell'anno 1889	1888	Prodotti per giorno e km. 1889	1888
Rete dello Stato .	L.	35,556,023	34,209,989	37	36
Compagnie principali	»	1,088,964,665	1,009,466,113	100	94
» diverse	»	6,698,926	6,189,277	49	46
Ferrovie non concesse	»	947,785	625,028	10	11
Totali e medie	L.	1,132,167,399	1,050,490,407	94	89

I tronchi aperti all'esercizio nel 1889 misurano una lunghezza di 542 chilometri, cioè: Est, 24; Ouest, 153; Orléans, 60; Paris-Lyon-Méditerranée, 135; Midi, 59; Sud de la France, 42; Ferrovie non concesse, 38; Stato, 31.

— ***Per le Ferrovia Metropolitana di Parigi.*** — Nel n. 17 abbiamo annunciato che la Società degli stabilimenti Eiffel aveva presentata domanda per la concessione della Ferrovia Metropolitana di Parigi; per la quale vige da lungo tempo questione, dei successivi progetti della quale il *Monitore* ebbe parecchie volte ad occuparsi negli scorsi anni.

Possiamo ora dare qualche speciale particolare sul nuovo progetto di cui trattasi, il quale è appoggiato dalla maggior parte delle grandi Case bancarie e di credito.

Questo nuovo progetto consta di tre parti distinte.

La prima riguarda la linea Metropolitana propriamente detta, l'« Inner Circle », che staccasi dalla piazza della Madeleine, passa sui *boulevards*, fa capo alla stazione di Vincennes e a quella Paris-Lyon-Méditerranée, attraversa la Senna per raggiungere la stazione d'Orléans, riprende la riva destra della Senna all'altezza dell'isola Saint-Louis, corre lungo la via di Rivoli e raggiunge infine nuovamente, compiendo il giro, la piazza della Madeleine.

La seconda parte del progetto si riferisce a due linee di allacciamento che si staccherebbero dalla stazione della Compagnia Nord e formerebbero due anelli, per così dire, in servizio della rete di Cintura verso la Chapelle e Belleville. Amendue queste due linee di allacciamento sarebbero sotterranee e si dirigerebbero: l'una verso l'Opera, per la via Lafayette; l'altra verso le Halles, per la stazione dell'Est, i *boulevards* Strassbourg e Sébastopol, e per la via Turbigo.

La terza parte, infine, comprende lo spostamento della stazione di Sceaux (Orléans) al crocevia Medicis, e della stazione dei Moulineaux (Ouest) all'Esplanade des Invalides. Questi due spostamenti hanno per iscopo di preparare e facilitare, in un non lontano avvenire, lo sviluppo della Ferrovia Metropolitana sulla riva sinistra della Senna.

Nel progetto, attualmente in esame presso il Ministero dei Lavori Pubblici, non richiedesi alcuna sovvenzione, nè garanzia d'interesse.

(1) Vedi, specialmente, i numeri 9, 11, 13 e 15 del *Monitore*.

Ferrovie Austriache. — *Prodotti delle ferrovie dello Stato nel 1889.* — Attualmente in Austria lo Stato è proprietario di una rete ferroviaria della lunghezza di 4918 chilometri, cui si aggiungono altri 1834 chilometri di linee private che lo Stato esercita per conto delle Compagnie. Il prezzo di acquisto di questa vasta rete sale a 866,800,000 fiorini, valuta austriaca.

Nel decorso esercizio 1889 i prodotti lordi complessivi ascesero a milioni 62.34 di fiorini, con un aumento di milioni 3.93 o del 6.74 0|0 sull'anno precedente. D'altra parte, le spese complessive, esclusi però gl'interessi e gli ammortamenti dei capitali impiegati, salirono a milioni 38.58; anche queste in aumento di milioni 1.85 o del 5.05 0|0 sulle spese del 1888.

L'utile netto dell'esercizio risulta perciò di milioni 23.75, con un accrescimento di milioni 2.08 o del 9.6 0|0 rispetto all'anno precedente.

In conclusione, tuttavia, gli 866 milioni di fiorini investiti dallo Stato pel riscatto e per l'esercizio della rete ferroviaria che possiede, non gli fruttano realmente che il 2.74 per 0|0.

Ferrovie Svedesi e Norvegiesi. — *Prodotti 1889.* — La rete dello Stato alla fine del 1889 misurava 2613 chilometri, cioè 82 in più di quelli aperti all'esercizio al principio dell'anno medesimo. I prodotti lordi ammontarono a 22,201,302 corone (1), con un aumento di corone 1,408,419 sull'anno 1888. Nelle casse dello Stato nel 1889 furono versate 6,500,000 corone, con una diminuzione di 300,000 in confronto coll'anno pracedente.

La rete delle ferrovie private si è aumentata nel 1889 di chilometri 293.9, contando così alla fine dell'anno medesimo chilometri 5,296.9. Sei ferrovie private, della lunghezza complessiva di chilometri 15, erano a trazione animale.

Notizie Diverse

Disastro ferroviario a Carlisle (Inghilterra). — *Verdetto della Commissione d'inchiesta.* — Sulle cause di tale disastro, che tanto occupò la stampa inglese, è finalmente emanato il verdetto della Commissione d'inchiesta, il quale è del seguente preciso tenore:

« Noi riteniamo che i fu: Jeannie Muirhead Lonson, Walter Ford, Mary Hnxter e William Lowles vennero accidentalmente uccisi per avere il treno, sul quale viaggiavano, oltrepassata la piattaforma della stazione, ed essere andato ad urtare contro una locomotiva appartenente alla Compagnia ferroviaria Caledonian, e che la collisione è interamente ad ascriversi alla mancanza d'azione dei freno, di cui quel treno era munito.

« Noi assolviamo quindi il macchinista da qualsiasi colpa e siamo convinti che egli usò di tutti mezzi possibili, a sua disposizione, per arrestare il treno. Siamo inoltre d'avviso

(1) La *corona* equivale a L. 1.33.

che la Compagnia London e North-Western va incontro a serie responsabilità nel servirsi d'un freno d'un sistema così incerto e malsicuro ».

Il verdetto, pronunciato ad unanimità, venne firmato da tutti i 18 membri del Giurì.

Come bene è conosciuto, la Compagnia ferroviaria in questione è una delle principali in Inghilterra, e si serve del cosidetto freno automatico a vuoto.

Per la forza motrice ad uso industriale a Torino. — *Nuovi progetti e dimande di concessione.* — Nello scorso mese vennero presentate alla Prefettura di Torino due importantissime domande per concessione di forza motrice ad uso industriale.

La prima venne inoltrata da una Società anonima allo scopo di ottenere dal R. Demanio l'uso di una forza motrice di quattromila cavalli dinamici, da ricavarsi dalla Dora Riparia, formando una caduta di m. 20 a monte di Alpignano. La forza verrebbe utilizzata per formazione di energia elettrica da trasmettersi alla città di Torino e ad edifizi industriali già eretti o da erigersi nei contorni di Alpignano.

Colla seconda domanda, il signor Carlo Bosshardt, a nome pure di una Società anonima, domandò la concessione di una forza motrice di ottocento cavalli dinamici da ricavarsi dalla Stura per utilizzarla in un grandioso opificio di filatura e spighetteria da erigersi fra i Comuni di Lanzo e Balangero.

Entrambi i progetti vennero redatti dall'ing. P. Viotti e già furono dichiarati regolari, a norma di legge, dall'Ufficio del Genio Civile.

Ricordiamo che nel n. 15, in questa stessa rubrica, abbiamo pubblicata l'ultima deliberazione del Consiglio Comunale di Torino intorno alla questione di nuova forza motrice.

Lavori pubblici in Rumania. — *Disegno di legge.* — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha presentato alla Camera rumena un progetto di legge tendente ad autorizzare l'apertura di un credito straordinario di 22,600,000 franchi, per provvedere alla costruzione di strade di comunicazione e di altri lavori pubblici.

Oltre alle risorse domandate, con questa legge, il Ministro avrà facoltà d'impiegare, per tutti i lavori di carattere dipartimentale e vicinale, le prestazioni personali giornaliere, nei limiti della legge attualmente vigente, e potrà inscrivere nel bilancio di ciascun distretto gli stanziamenti necessari destinati a questi lavori.

Per cuoprire il credito sopraccennato, il Governo è autorizzato sia ad emettere rendita ammortizzabile 4 p. 0[0, sia a valersi di altri mezzi.

Attualmente in Rumania vi sono 2488 chilometri di ferrovie in esercizio, e 310 in costruzione; 2612 chilometri di strade nazionali e 3541 chilometri di strade dipartimentali.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 1.280,000* per ampliamento e sistemazione della stazione di Benevento;

L. 85,000* per l'ampliamento del fabbricato viaggiatori ed impianto di nuovi binari nella stazione di Pescara, linea Bologna-Otranto;

L. 35,400* per l'impianto di un rifornitore nella stazione di Zollino;

L. 16,800 per l'impianto di una piattaforma del diametro di m. 7 in stazione di Rimini, lungo la ferrovia Bologna-Otranto;

L. 9,900 per il consolidamento del ponticello della luce di metri 2.50 sul cavo colatore Paganina, al chilometro 16.067.27 della ferrovia da Parma a Brescia ed Iseo;

L. 6,710 per la costruzione di un magazzino per le merci nella stazione di Cerreto d'Esi, lungo la ferrovia da Macerata ad Albacina;

L. 5,600 per la sostituzione di cancelli in ferro e di sbarre girevoli a doppio T alle attuali barriere a catena dei passaggi a livello; situati fra la stazione di Avezzano ed il chilometro 116 della linea da Roma a Solmona;

L. 5,200 per la sostituzione di una piattaforma di m. 5.50, tipo ex A. I., con altra dello stesso diametro, tipo meridionale, nella stazione di Modena e per altri lavori in stazione di Reggio;

L. 5,000 per lavori provvisori alla sponda sinistra del fiume Chiese e difesa della ferrovia Milano-Peschiera;

L. 5,000 per la sistemazione e consolidamento del viadotto di Desenzano, riparandone i guasti già da tempo esistenti, linea Milano-Bergamo-Peschiera;

L. 3,500 per lavori di sistemazione del servizio d'acqua a Desenzano, lungo la linea da Milano a Venezia;

L. 1,000 per lavori di adattamento da farsi negli uffici del movimento, trazione e sanitario nel fabbricato viaggiatori della stazione di Roma (Termini).

Rete Mediterranea — L. 119,500 per impianto di binari nella stazione di Chivasso in dipendenza dell'attivazione del doppio binario fra la stazione stessa e quella di Livorno Vercellese, L. 45,770.30 pel materiale metallico d'armamento;

L. 108,000 per consolidamento della grande trincea in frana al chilometro 195 900 fra le stazioni di Campomaggiore e di Calciano lungo la ferrovia da Napoli a Metaponto;

L. 14,500* per impianto nella stazione di Guinadi della ferrovia Parma-Spezia;

Elaborati di appalto dei lavori e provviste occorrenti per completare la massicciata della linea Ivrea-Aosta, fra le progressive 32.457 e 98.894, ossia fornitura, carico, scarico, spandimento e profilatura di mc. 19,000 di ghiaia vagliata.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 8,580 per consolidamento del rilevato di Lecchi fra i chilom. 272.719 e 272.831.96 della linea Empoli-Chiusi;

L. 2,050 per sottomurazione del tratto di diga sinistra del ponte S. Nicolò 1° ramo, al chilom. 55.752 della linea Taranto-Reggio;

L. 1,000 per costruzione di una diga contenitrice in terra sulla sponda sinistra del torrente Finito al chilometro 46.488 sulla linea stessa.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Consolidamento delle frane nelle trincee di Gano, Casino, Montefore1li e Riluogo fra le stazioni di Asciano e Siena. Importo approssimativo L. 11,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 19 andante.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Ministero dei Lavori Pubblici. — Appalto, ad unico incanto, di quint. 312 stecche corniere; id. 164.80 piastre di fondo; id. 39.60 chiavarde con rosette; id. 139.70 arpioni ordinari e arpioni d'arresto, occorrenti per l'armamento del tronco Savone-Carinola, della linea Sparanise-Gaeta, allo Stabilimento di Piombino, col ribasso del 2.80 per 0[0 (Vedi « Informazioni » del n. 16).

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della R. Marina di Taranto (16 maggio, ore 11 ant., fatali). — Appalto per la manutenzione degli immobili destinati ad usi della R. Marina nella piazza di Taranto durante il triennio 1° luglio 1890, 30 giugno 1893. Importo ridotto L. 157,734 (V. n. 16).

Municipio di Oneglia (16 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto a corpo dei lavori di costruzione del Palazzo di Città da erigersi in Oneglia, piazza Maria Teresa. Importo ridotto L. 79,976.50 (V. n. 16).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Modena (16 maggio, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori di urgente costruzione di muri di sostegno in dieci distinte località del tratto della strada nazionale n. 39, compreso fra l'abitato di Serramazzoni e la colonnetta n. 32 da Modena, in Comune di Monfestino, circondario di Pavullo (metri 724.75) Importo L. 42,800. Cauz. provv. L. 1500. Cauz. def. il decimo. Fatali a 8 giorni.

Amministrazione del Conservatorio di S. Maria delle Grazie in Sorrento (18 maggio, ore 11 ant., fatali). — Appalto dei lavori di sistemazione dell'abolito Monastero della Trinità, per l'impianto del nuovo Conservatorio educativo. Importo ridotto L. 45,780 (V. n. 14).

Comune di Cerignola (19 maggio, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione dei locali della stazione ferroviaria e di tutte le opere dipendenti. Importo L. 175,000. Cauz. provvisoria L. 8750. Cauz. def. il decimo. Fatali 6 giugno, ore 11 ant.

Municipio di Roccasecca (19 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria che dalla provinciale di Sora mena a S. Giovanni Imarico (m. 5605). Importo ridotto L. 44,198 (V. n. 15).

Municipio di Modena. — (19 maggio, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori e provviste per la costruzione del Palazzo di Giustizia, e cioè:

a) Lavori d'arte muraria (costituenti il lotto 1° dell'appalto generale). Importo L. 138,649.57. Cauz. provv. L. 3000;

b) Fornitura delle *poutrelles* e travi ad I laminati, composti (3° lotto). Importo L. 19,379.05. Cauz. provv. L. 1000. Fatali 9 giugno, ore 3 pom.

Consorzio idraulico della bonifica Pontina (20 maggio, ore 10 antimerid., fatali). — Appalto dei lavori di escavazione di nuovo alveo per isolamento del canale Linea dal fiume Amaseno in tempo di piena ed opere relative. Importo ridotto L. 346,305.86 (V. n. 15).

Tiro a Segno Nazionale in Pinerolo (21 maggio, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto per la costruzione del campo di tiro. Importo L. 40,000. Lavori ultimati in 75 giorni. Cauzione L. 3200. Fatali 29 maggio, ore 3 pom.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Padova (21 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al rialzo ed ingrosso dell'argine sinistro d'Adige, fra gli stanti numeri 7 e 33, nei comuni di Castelbaldo e Masi (metri 5083). Importo L. 163,060. Lavori compiuti in giorni 200. Cauz. provv. L. 10,000. Cauz. def. il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (26 maggio, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provnciale n. 73, dalla provinciale Garibaldi alla Capitanata, compreso fra il ponte Liscione sul Biferno e la Nazionale Sannitica (m. 9,960.62). Importo L. 317,000. Lavori compiuti in mesi 40. Cauz. provv. L. 20,000. Cauz. def. ildecimo. Fatali a giorni 15.

FRANCIA. — *Prefettura delle Alte Alpi a Gap* (17 maggio, ore 2.30 pom.). — 1° ricostruzione della strada di Charbatton; importo fr. 120,000; cauz. provv. fr. 1200; — 2° riparazione dei danni cagionati dalle inondazioni del novembre 1886; importo fr. 104,000; cauz. provv. fr. 1000.

— *Municipio di Gap* (*Alte Alpi*). (22 maggio, ore 2 pom.). — Lavori alle batterie delle Caurres e di Serre-de-Laut (piazza di Tournoux); importo fr. 350,000.

PORTOGALLO. — *Ministero dei Lavori Pubblici a Lisbona* (quanto prima). — 1° compimento d'un molo al nord della baia del porto di Povoa de Varzim; 2° costruzione d'un molo al sud della preindicata baia; 3° compimento dei lavori per togliere le roccie di Borraceira; 4° opere di segnalamento delle roccie di Gemelgas. Importo fr. 1,471,000. Cauz. 111,100.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione d'Artiglieria e Torpedini — Spezia — (19 maggio, ore 11 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Fornitura di Kg. 6000 di stagno in pani. Importo L. 16,800. Fatali 9 giugno, ore 12 merid.

Direzione delle Costruzioni — Spezia — (22 maggio, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di 60 recipienti in ferro omogeneo divisi in sei lotti. Importo L. 117,000. Cauzione L. 2000 per lotto.

Direzione delle Costruzioni — Napoli — (23 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Fornitura di M. c. 1006 di legname quercia. Importo L. 84,480. Cauz. L. 8450. Fatali 11 giugno, ore 12 merid.

Direzione delle Costruzioni — Napoli — (23 maggio, ore 10 ant., unica e definitiva). — Fornitura di quattro barche a vapore a scafo di legno col relativo apparato motore. Importo L. 86,400. Cauzione L. 8640.

Direzione d'Artiglieria e Torpedini — Spezia — (24 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Fornitura di viti e punte di ferro e di ottone. Importo L. 26,027.68. Cauz. L. 2600. Consegna a 3 mesi.

R. Prefettura — Padova — (26 maggio, ore 10 ant., unica e definitiva). — Quinquennale fornitura di sasso e relativa posizione in opera pel progressivo sviluppo e manutenzione delle sassaie lungo la sponda sinistra di Adige, in territorio dei comuni di Cavarzere, Chioggia, sezione 3ª del Circondario idraulico di Este (dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1895). Importo L. 71,250.00. Cauz. provvisoria L. 3000. Cauz. def. il decimo.

Direzione delle Costruzioni — Napoli — (26 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Fornitura di manichette di tessuto di lino per pompe. Importo L. 45,800. Cauzione provvisoria L. 4580. Fatali 14 giugno, ore 12 merid.

Direzione delle Costruzioni — Napoli — (26 maggio, ore 10 ant., unica e definitiva). — Fornitura di N. 50 piastre traforate di ferraccio con sostegni. Importo L. 22,000. Cauz. L. 2200. Consegna giorni 100 a Taranto.

Direzione d'Artiglieria e Torpedini — Spezia — (26 maggio, ore 11 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Fornitura di piombo in lastre, in tubi ed in pani. Importo L. 19,132.70. Fatali 17 giugno (V. n. 16).

Direzione delle Costruzioni — Spezia — (27 maggio, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di eliche e pale d'elica di acciaio fucinato per torpediniere. Importo L. 47,185. Cauz. L. 4720.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Mitchaur Linoleum and Floor Cloth Co., di Londra: tappeto Linoleum, L. 3800;

G. E. Cerruti, di Batum: residui di petrolio, L. 7900.

Henry Wood and Co., di Liverpool: ancore e catene, L. 6450.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione del Ponte sull'Adda pel Municipio di Caiolo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Maggio 3	Maggio 10
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 709	714.50
» » Mediterranee	» 568	570
» » Sicule	» 575	575
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 370	370
» » Gottardo	» 825	842.50
Buoni Ferrovie Meridionali	» 532.50	534
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 294	294
» » Novara-Seregno	» —	—
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 313	315
» » » 2ª emiss.	» 307.50	309
» » Centrale Toscana	» 520	520
» » Meridionali	» 312	313
» » Sarde, serie *A.*	» 305.50	305.50
» » » serie *B.*	» 308.50	308.50
» » » 1879	» 307	306
» » Pontebba	» 450	450
» » Nord-Milano	» 264.50	264.50
» » Meridionali Austriache	» 324.75	325.50
» » Gottardo 4 %	» 102.75	102.15

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

27 maggio. — **Società Anonima delle Ferrovie secondarie Romane.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 10.30 ant. presso la Banca Generale in Roma.

8 giugno — **Società Anonima per la Ferrovia Mantova-Cremona.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 merid. nella sede sociale in Milano.

Società Minerarie, Metallurgiche e Carbonifere.

20 maggio. — **Società Italiana Delta.** — Assemblea generale per le ore 10 ant. nella sede sociale in Genova.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 30 giugno saranno rimborsate le obbligazioni 4 0[0 da L. 1000 in oro, guarentite sulla ferrovia Tunisi-Goletta state estratte: 3794, 6048, 3938, 6255, 4139, 1791, 6361, 1467, 1208, 2184, 5365, 1669.

Consolidato Italiano 5 0[0. — Cedola scadente al 1° luglio 1890 pagabile in tutte le provincie del Regno dal 12 corrente maggio (Vedi *Atti Ufficiali*).

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

Belgio. — Notasi la sempre crescente importazione di carbone dalla Germania e dall'Inghilterra e del *coke* dall'Inghilterra; mentre accennasi ad un aumento dell'esportazione di carbone in Francia.

Germania. — Il mercato è sotto l'impressione del ribasso generale dei prodotti siderurgici; tuttavia, essendo la dimanda assai attiva, i venditori non consentono a importanti ribassi di prezzo.

Ferri e ghise.

Belgio. — Mercato depresso, come nella settimana precedente.

Germania. — Marcasi sempre più il ribasso nei prezzi dei prodotti siderurgici propriamente detti; mentre per l'acciaio è quasi nullo, e per le rotaie v'ha rialzo.

Inghilterra. — Si spera in una prossima situazione migliore del mercato, in considerazione della diminuzione degli *stocks*.

Middlesbrough. — Mercato debole; ghisa *Cleveland*, n. 3, a 45 sc. 6 d.

Rame.

Francia. — *Parigi.* — Prezzi della settimana precedente.

Germania. — *Amburgo.* — Prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — *Tough Cake* e lingotti da Ls. 53-10 a 54 per tonnellata di 1,015 chilg.; *Best Selected* da Ls. 56 a 57-10; laminato da Ls. 61 a 62. *Chilì*, in barre, buon ordinario: a contanti da Ls. 49-6-3 a 49-11-3; a tre mesi, Ls. 49-12-6. In fine, tuttavia, il *Chilì* marcava un lieve ribasso a Ls. 49-10.

Stagno.

Francia. — *Parigi.* — *Banka*, consegna a Parigi o all'Havre, Fr. 252.50; *Billiton*, id., Fr. 248.75; *Détroits*, id., Fr. 242.50; inglese, consegna all'Havre o a Rouen, Fr. 245.

Germania. — *Amburgo.* — *Banka*, M. 101; inglese in blocchi M. 101; in barre M. 103 ogni 50 chilg.

Inghilterra. — *Londra.* — Lingotti, franco a bordo, da Ls. 95 a 95-15; barre da Ls. 96 a 96-5; raffinato da Ls. 97 a 97-5; australiane da Ls. 91-12-6 a 91-15; *Banka* da Ls. 94 5 a 94-10; *Détroits*, Ls. 92-12-6, a tre mesi 93-12 6.

Piombo.

Francia. — *Parigi.* — Diverse provenienze, consegna a Parigi, Fr. 34.50; id., consegna all'Havre, Fr. 33.50.

Germania. — *Amburgo.* — Inglese, in *saumons*, M. 14.90; tedesco in rotoli M. 17.50 per quintale.

Inghilterra. — *Londra.* — Inglese, in *saumons*, ordinario da Ls. 13 a 13-2-6; WB da Ls. 14 a 14-5; fogli e barre da Ls. 14 a 14.5.

Zinco.

Francia. — *Parigi.* — Zinco di Slesia, consegna all'Havre, Fr. 58.50; altre buone marche, consegna a Parigi, Fr. 58.50, consegna all'Havre, Fr. 58.

Germania. — *Amburgo.* — Zinco di Slesia, per consegna, da M. 25 a 26, laminato di Slesia, M. 26-20; *Vieille Montagne*, M. 26.20.

Inghilterra. — *Londra.* — Zinco di Slesia da Ls. 21-2-6 a 21-7-6; marche speciali da Ls. 21-10 a 21-12-6; inglese in fogli da Ls. 23-10 a 24.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1889-90. — *Dal 21 al 30 Aprile 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4086	4065	+ 21	644	600	+ 44
Media	4073	4040	+ 33	651	579	+ 72
Viaggiatori.	1.279.128 05	1.493.840 79	— 214.712 74	63.788 53	49.822 25	+ 13.966 28
Bagagli e Cani	71.746 67	77.361 12	— 5.614 45	3.145 47	1.026 77	+ 2.118 70
Merci a G.V. e P. V. accelerata	265.885 04	270.568 67	— 4.683 63	11.656 75	6.039 65	+ 5.617 10
Merci a P. V.	1.516.472 02	1.406.981 13	+ 109.490 89	89.790 04	36.445 79	+ 53.344 25
TOTALE .	3.133.231 78	3.248.751 71	— 115.519 93	168.380 79	93.334 46	+ 75.046 33
Prodotti *dal 1° Luglio 1889 al 30 Aprile 1890.*						
Viaggiatori	38.944.375 38	39.377.324 77	— 432.949 39	1.802.514 97	1.304.586 56	+ 497.928 41
Bagagli e Cani	1.865.705 15	1.911.271 64	— 45.566 49	71.036 53	31.520 18	+ 39.516 35
Merci a G. e P. V. accelerata .	9.619.181 92	9.773.708 67	— 154.526 75	316.701 80	207.584 85	+ 109.116 95
Merci a P. V.	46.326.254 35	45.215.009 99	+1.111.244 36	2.074.097 69	1.075.079 01	+ 999.018 68
TOTALE .	96.755.516 80	96.277.315 07	+ 478.201 73	4.264.350 99	2.618.770 60	+1.645.580 39
Prodotto per chilometro						
della decade	766 82	799 20	— 32 38	261 46	155 56	+ 105 90
riassuntivo	23.755 34	23.831 02	— 75 68	6.550 46	4.522 92	+ 2.027 54

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 30 *Aprile* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Nettuno-Ciampino	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 53	Chil. 24	Chil. 44
Viaggiatori	3,991.45	13,045.30	1,066.90	5,643.85	1,073.45	3,915.30
Bagagli e Cani	61.20	178.55	32.55	164.50	9.85	81.15
Merci a G. V. ed Accelerata	440.20	2,489.10	103.65	569.10	115.80	287.95
Merci a P. V.	4,270.25	6,540.90	1,001.10	2,132.60	2,421.20	1.284.80
Totali	8,763.10	22,253.85	2,204.20	8,510.05	3,620.30	5,569.20

	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	3,401.40	7,251.90	4,729.55	1,621.00	5,052.55	2,811.95
Bagagli e Cani	3.50	50.00	46.30	20.55	22.55	20.80
Merci a G. V. ed Accelerata	63.00	135.40	519.30	206.20	789.40	417.25
Merci a P. V.	—	3,617.20	1,477.30	351.50	2,596.30	1,304.45
Totali	3,467.90	11,054.50	6,771.90	2,199.80	8,460.80	4,554.45

ANNUNZI

SOCIETÀ NAZIONALE

DELLE

OFFICINE DI SAVIGLIANO

(*Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (BARRIERA LANZO)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE
PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA - TETTOIE E COSTRUZIONI MECCANICHE - FERROVIE E FUNICOLARI SISTEMA **ABT**
GRU ED ARGANI BREVETTO SPECIALE **MEGY, ECHEVERRIA** E **BAZAN.**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⌐¬. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico ra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte n Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia** e **C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)
con Cave, Forni ed Officine in
ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminente nente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma. — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti. Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 17 Maggio 1890. NUM. 20.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00 la linea**
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno ***rifiutati*** *— Quelli contenenti valori si dovranno* ***spedire in*** *lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

LA FERROVIA DEL SEMPIONE

Conferenza dell'ing. EDOARDO PINI.

Della dotta e pratica conferenza — tenuta il 14 scorso febbraio a Milano dall'ing. Edoardo Pini nella sede del « Circolo per gli interessi industriali, commerciali ed agricoli » — abbiamo, a suo tempo, fatto un sommario cenno. Per l'importanza tuttavia del vitale argomento, con tanta maestria di osservazioni e con così ampio corredo di dati trattato dall'egregio conferentista, crediamo opportuno pubblicare il testo della conferenza stessa; la quale è un completo studio riassuntivo della questione, dalla sua origine all'attuale suo stato, considerata topograficamente, tecnicamente ed economicamente, tanto in rapporto agli interessi italiani quanto in rapporto alla soluzione internazionale italo svizzera.

Egregi signori,

Da ben quarant'anni si agita, di qua e di là delle Alpi, la questione che ora ci occupa: prima ancora che si parlasse di Gottardo, quando appena erano compiuti i primi ardimenti di ferrovie montane ai Giovi ed al Semmering, si trattò seriamente di aprire una ferrovia attraverso le viscere del Sempione, che a quei tempi doveva nella mente di molti funzionare, insieme allo Spluga, come valico di primo ordine. Oggi, dischiusi il Fréjus ed il Gottardo, ancora è sentita la necessità di colmare la vastissima lacuna (circa 500 chilometri lungo lo spartiacque alpino), che li separa e di rimediare ad un tempo alle delusioni che il commercio nazionale provò dopo l'apertura dei medesimi per colpa un po' nostra ed un po' d'altri. Ci sarà facile provare che il Sempione, ridotto pure alla più modesta funzione complementare di concorrente, renderà all'Italia *tutta* i lievi sacrifici che le si chiedono per il suo compimento.

Era ovvio pensare al Sempione prima che ad altro qualsiasi traforo nella zona delle vere grandi Alpi, le Occidentali cioè e le Centrali. In altra Memoria sullo stesso argomento noi esponemmo, tre anni or sono, che non a caso Napoleone I prescelse quel colle per aprirvi la prima grande strada alpina tra le capitali dell'Impero Francese e dell'Italico Regno; le ragioni che consigliarono la rapida costruzione di questa anche oggi meraviglia dell'arte stradale, sussistono *a fortiori* per una ferrovia, date le esigenze sue di costo e d'esercizio. Infatti, a parte le Alpi Orientali, che la vaporiera supera a cielo aperto a mediocri altezze, dai 400 agli 800 metri, ***non è possibile trovare dal Colle di Tenda al Brennero un valico, escluso il solo Sempione, che ne permetta il traforo alle condizioni di quota e lunghezza secondo cui questo è fattibile, cioè con galleria al disotto dei 20 chilometri e ad altezze comprese tra i 650 ed i 750 metri.*** Chi appena conosce le carte a curve di livello può tosto convincersi di tale fatto naturale, cui niun artifizio d'oppositori vale a distruggere o modificare, consultando le pubblicazioni dello Stato Maggiore Italiano, Francese, Svizzero ed Austriaco.

Infatti pel Fréjus, da Saint-Michel (710 m.) a luogo di eguale altezza tra Meana e Chiomonte, corrono in linea retta circa 35 chilometri; Faido (717 m.) e Gurtnellen (700 m.) sul Gottardo distano 30 chilometri, e se n'hanno allo Spluga da Thusis (746 m.) e Gallivaggio (725) su per giù 35.

Che più? Il modesto Brennero, cui la ferrovia passa a cielo aperto pel sommo del colle, alla quota di 1362 m., esigerebbe un traforo di 35-40 chilometri, se non si volesse andar troppo sopra i 700 m.!

Nè a questo si limita la superiorità del Sempione: naturale conseguenza della bassa quota è la esiguità delle linee montane di accesso al medesimo, riducendosi anzi la distanza rettilinea tra Brig e Domodossola a 33 chilometri, laddove la via napoleonica ne conta 66. La gran valle del Rodano infatti ci porta, con lievissimo ed uniforme pendio, al 2.7 per 1000 dal Lemano (375 m.) a Brig (685 m.), con un percorso di 115 chilometri: una vera ferrovia di pianura. In territorio nostro si perviene per l'ampia Val Toce a Domodossola (305 m.) pure con linea quasi pianeggiante per Orta, o meglio, per la futura di Arona; unica e mediocrissima salita, 17 chilometri, resta farsi da Domo ad Iselle (630 m.) per Val Doveria, circa al 20 per 1000. È meno che nulla in confronto delle lunghe rampe del Got-

tardo, chilometri 30 al Nord e 45 al Sud, al 25-26 p. 1000; del Fréjus, con oltre 110 dalle due bande, a livellette fin sopra il 30 per 1000; e dell'Arlberg, che non ne ha di meno da Bludenz e da Innsbruk al giogo. Le pendenze, che vedemmo ridursi a pressochè niente sul Sempione, sopra molte linee nostre attraverso l'Appennino vanno per lunghe tratte al di là del 25, del 30, fin del 35 p. 1000; a parte le ripidissime del Giura, del Semmering e del Brennero, in cui si passa il 40; cattivi esempi, che oggi non devono più trovar imitatori, in ferrovie normali almeno.

Assodata la grande superiorità tecnica del Sempione, viene spontanea la domanda perchè tanto se ne sia tardato il traforo: molte e varie sono le ragioni. Prima del 1859 gli sforzi del Regno Sardo erano rivolti anzitutto a cementare l'unione delle tre parti continentali della monarchia, al che provvide coi Giovi, dischiusi nel 1851, e col Fréjus, decretato nel 1857, finito nel 1871, e divenuto colla cessione della Savoia, la prima arteria tra l'Italia, la Francia ed i paesi a questa limitrofi. L'Austria, che dal 1845 lavorava per unire il Lombardo-Veneto alla capitale dell'Impero colla linea del Carso e del Semmering, pose pure ogni studio nell'attuare la gran ferrovia delle Alpi Centrali nella zona tra il Lucmagno ed il Septimer, sforzandosi ad avvicinarla verso oriente più che poteva ai proprii dominii diretti del Tirolo. Ma la guerra del 1859 le tolse la Lombardia, ed allora, per dominare meglio il quadrilatero veneto, affrettò il compimento del Brennero, che però solo nel 1867 andò in esercizio. Il nuovo Regno Italiano, bersagliato da gravissime difficoltà politiche ed economiche fino al 1870, poteva appena dedicarsi al compimento della propria rete ferroviaria: assodata un po' più da quell'epoca la nostra posizione, vennero attivamente riprese le pratiche per il traforo delle Alpi Centrali, confermandosi la scelta del Gottardo (decisa in massima fin dal 1868), che riuniva in un fascio le forze economiche e le simpatie della Svizzera, Germania, ed Italia. Impossibile ottenere allora siffatto concorso per il Sempione, che non poteva, come il Gottardo, fornire la più breve comunicazione tra le ricche zone della Germania a cavallo del Reno, l'industre Svizzera Centrale e Milano, il cuore geografico ed economico della Valle del Po, cui convergono le grandi arterie della penisola da Brindisi per Bologna e da Napoli e Roma per Genova. Per di più il Gottardo toglieva dall'isolamento le zone elvetiche orientali ed occidentali, interessate allo Spluga ed al Sempione, cui poteva fino ad un certo punto supplire, riducendo il Fréjus ed il Brennero alla logica loro zona di competenza.

Ma l'arrestarsi non è proprio dell'êra nostra, che vuol moto continuo verso il meglio; il Governo Federale Elvetico, con sapiente equanimità, che i nostri governanti dovrebbero imitare, accordando nel 1877 alla Società del Gottardo, ridotta alle strette, un sussidio di quattro milioni e mezzo, formalmente s'impegnava a far altrettanto per il Sempione e lo Spluga, man mano che per l'uno e per l'altro si presentassero progetti convenienti e mezzi finanziari adeguati all'impresa. La stessa cifra fu ora votata di pieno accordo pel Sempione dall'Assemblea Federale.

Fin qui dunque il Sempione si ridusse quasi solo alle forze della Svizzera francese, che più largamente se ne gioverebbe. Fin dal 1853 il Cantone del Vallese concedeva la linea Bouveret-Sion-Brig alla Compagnia Francese della « Ligne d'Italie par le Simplon », e nel 1857 il Governo Sardo conferiva analoga concessione da Arona al confine vallesano. Ma l'una e l'altra ebbero trista sorte; dopo un'iliade di proteste, liti, sequestri, ecc., quella Compagnia cadde in fallimento nel 1865, senza aver adempiuto ai suoi obblighi; dalla nostra parte nulla si fece, toltone il tronco Novara-Gozzano della linea per Alzo (aperto nel 1864 e pur esso sbalestrato in analoghe tristi vicende) e parecchi lavori di sterri e riporti nella Valle dell'Ossola, rimasti infruttuosi. L'eredità della defunta « Ligne d'Italie » fu raccolta nel 1867 dal signor Lavallette a nome di una « Nouvelle Compagnie Internationale » dell'egual nome, che le portò jattura; difatti nel 1872 cadde sotto sequestro e decadenza, venendo assunta nel 1873 dalla « Compagnie du Simplon » Svizzera, fusasi poi colla « Suisse Occidentale » nel 1881, costituendo la fin ieri esistente « Suisse Occidentale-Simplon ». Le cose s'incamminarono meglio, poichè nel 1878 la linea fu spinta da Sion a Brig e la nuova Società, ben più fornita di mezzi, iniziò un fecondo periodo di propaganda e studi, da cui scaturirono pregevolissimi lavori, quali i progetti Lömmel, Stockalper, Meyer, ecc., e il Rapporto dei Periti nel 1886; nello stesso tempo si andava formando il Consorzio e capitale di concorso dei Cantoni Occidentali e riaprivansi trattative coll'Italia.

In risposta ad una nota del Governo Elvetico, nel 1877, il ministro Melegari dichiarava che il nostro Governo non era alieno dal conceder senza sussidio la parte di tunnel sul proprio territorio, dal predisporre la linea d'accesso a questo per l'epoca del suo compimento e dal trattare per una tariffa di servizio cumulativo colla Compagnia del Sempione. In coerenza a tale impegno fu inscritta nella tabella *B* della gran legge ferroviaria 1878 79 la Gozzano-Domodossola, *linea d'accesso al Sempione;* questo nome ufficiale, che mai le fu tolto, conferma l'intenzione governativa di provvedere al futuro valico e non già ad una linea locale, nel qual caso sarebbe stata relegata in terza o quarta categoria e costruita non certo col lusso di grandiose opere d'arte, volute dal tipo e carattere di futura arteria internazionale. La vaporiera giunse a Domodossola nell'estate 1888, ma il meschinissimo reddito (6-7000 lire al km.) di quel tronco morto prova che solo dall'apertura del traforo può aspettarsi il frutto dei 12 e più milioni spesi.

Per un certo tempo parve sicuro il sussidio della Francia: nel 1880 oltre 100 deputati francesi presentarono alla Camera il progetto d'un sussidio di 50 milioni al Sempione, il che però provocò da parte di altri 25, specialmente savoiardi, una domanda di rinvio finchè non si fosse eseguito uno studio completo del Monte Bianco. Una Commissione di 11 membri a ciò eletta, concludeva nel luglio 1881, in contraddittorio alla sentenza dei proprii tecnici favorevole al Sempione, per nuovi studi al Monte Bianco. L'influenza marsigliese, ostile per interesse locale e quella della Paris-Lyon-Méditerranée, riuscirono a prevalere sul tornaconto generale della Francia, chiaramente espresso dai voti favorevoli di Parigi, Hâvre, Bordeaux, Boulogne, ecc., che nel Sempione, da essa dominato e sussidiato, con ragione vedeva un concorrente serio al Gottardo. La morte di Gambetta, ardente fautore del Sempione, scoraggiò i suoi colleghi francesi, com'esso convinti della buona causa: la passione, dopo i disgraziati conflitti politico-economici del 1879-81 e seguenti, prese il sopravvento a segno di non lasciar scorgere ai più il vero tornaconto della Francia; e si trovò là nel 1887 un Ministro del Commercio (?!) che invitò il barone Heutsch, presidente del « Comptoir d'Escompte », a ritirarsi dalla posizione dominante nel Sindacato allora formatosi pel Sempione, col pretesto che quella Banca, posta sotto vigilanza governativa, non doveva concorrere ad un'opera diretta contro la Francia!!! Se quel Ministro avesse invece impedito (com'era dover suo) al Comptoir la famigerata speculazione — monopolio dei metalli — avrebbe fatto assai meglio l'interesse della sua patria, evitando la catastrofe in cui fu travolto pochi mesi dopo quell'istituto col danno di centinaia di milioni!

Visto che dall'Occidente tirava cattivo vento, i Cantoni Svizzeri cercarono di fare da sè, domandando all'Italia soltanto un mediocre concorso, 15 milioni, e il resto di linea d'accesso fino ad Iselle; perciò si era costituito nel 1887 il Consorzio di cui sopra, nel quale, oltre il Comptoir, entravano la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi, la Banca Cantonale Vodese, la Banca delle Ferrovie Svizzere di Ginevra, la Cassa Ammortamento del Debito Pubblico di Friburgo, le Banche Federale di Berna e Commerciale di Basilea, nonchè il Credito Mobiliare Italiano. Base della combinazione era il progetto Meyer 1886, che contemplava un tunnel a gomito, ad 830 metri sul mare, lungo 16,070 metri e sboccante al Sud in territorio elvetico a 700 m. dalla frontiera. Il suo costo, ad un binario, unito a quello del tronco Nord di accesso di 9 km. ed ai fondi necessari per il ser-

vizio di capitale ed interessi durante il tempo di costruzione, formava un totale di 96 milioni, cui si provvedeva con 36 milioni di azioni, 30 di obbligazioni ed altrettanti in sussidi a fondo perduto; di questi, 12 e mezzo erano già assicurati allora da parte del Governo Federale e dei Cantoni interessati. Tale progetto fu prescelto dietro parere di quattro insigni periti a ciò designati, i signori ingegneri Polonceau, Doppler, Huber e Dumur. Sebbene il medesimo sia ora abbandonato, riportiamo volentieri alcune conclusioni, che valgono per qualsiasi tracciato del gran tunnel. Intanto i periti espressero la dichiarata preferenza per uno basso di 20 km., a doppio binario, analogo al progetto 1882, oggi ripreso, e consigliarono solo per economia il traforo in alto ed a semplice via; ad evitare il passaggio sotto il Monte Leone (3560 m.), il che aggrava, come è noto, la temperatura interna, si piegava il tunnel a gomito, accostandolo al colle del Sempione verso ponente. Scartarono a ragione, come non pratici e pericolosi, i progetti di ferrovie speciali all'aperto senza tunnel di base, come il Cail, l'Agudio, il Fell, ecc.; per qualsiasi variante non ammisero livellette oltre il 2 o 3 per 1000, diminuendo il peso rimorchiabile col crescere della pendenza, mentre ciò porta insieme aumento, esiziale nella galleria, di fumo e gas irrespirabili.

L'aerazione del tunnel sì durante il lavoro che l'esercizio si otterrebbe quasi naturalmente per il dislivello tra i due imbocchi (20-50 m.) e la lieve pendenza (al Gottardo è già 5.8, al Fréjus 15 ed oltre per 1000); nondimeno per dar una superiorità sui tunnels già aperti consigliarono l'impianto di tubazione d'aria compressa, sboccante in camere di rifugio ad ogni chilometro, il che toglierebbe gli inconvenienti del fumo e del calore interno. E su questo, il grande scoglio di siffatti lavori, soffermarono l'attenzione, insistendo con ragione che temperature anche di 35 e 40 centigradi, prevedibili col progetto di 20 km., non costituiscono un ostacolo al lavoro e buona salute degli operai *quando però si prendano tutte le misure preventive ed igieniche del caso.* E cioè ventilazione possente, ed eliminazione dell'aria viziata, cosa facile a conseguirsi al Sempione per le forze idrauliche illimitate che il Rodano e la Doveria forniscono alle massime magre, cioè 10,000 e 6000 cavalli rispettivamente, laddove poca se n'ebbe all'Arlberg e quasi punto al Gottardo (ad Airolo fin soli 100 cavalli). Poi pronto scolo delle acque, galleria di direzione alla base, per prosciugar la roccia soprastante, ed il più breve possibile, estendendo tosto il lavoro all'intera sezione col metodo austriaco; di impiego di carri speciali per acqua potabile e ritirata per la mano d'opera, assoggettata a severa disciplina profilattica; infine illuminazione elettrica, oggi pratica e di lieve costo, per limitar gli odori ed i gas prodotti da olii di pessima qualità. Con tali misure, *imposte all'impresa sul Capitolato d'appalto, e vigilando che sempre siano praticate,* insieme ad un'equa retribuzione e frequente cambio dei lavoratori, non sono temibili temperature vicine ai 40 C. Di ciò è pur convinto il chimico ing. F. Giordano, Ispettore nel R. Corpo delle miniere, il quale vide alle celebri miniere del *Comstock* in California lavorare in gallerie anguste a 50° C. su roccie a 65, senza danno, appunto perchè le cose ivi son fatte a dovere, senza inumana lesineria. Questa invece regnò pur troppo sovrana al Gottardo negli ultimi anni, i più difficili, quando l'Impresa vedeva ogni giorno ingigantire le sue perdite: aria scarsa, acqua copiosa e mal sfogata, essendosi praticato il cunicolo in chiave, niente misure igieniche o riguardi umanitarii, la più assoluta anarchia tollerata, purchè si andasse avanti; operai che per fiatare rompevano coi badili le tubazioni dell'aria compressa e provvedevano dove che sia alle esigenze corporali, inquinando le acque di scolo, bevute poi dai sopravvenienti nella galleria. Risultato fatale: un'atmosfera irrespirabile a soli 30 o 32 centigradi, spossamento, malattie di operai, assistenti, ingegneri e da ultimo il ben noto *anchilostoma*, causa prima secondo alcuni, fenomeno concomitante secondo altri della terribile anemia, che miete vittime a centinaia. A nulla provvide il Governo locale, meno ancora l'italiano, cui sembrava indifferente la vita dei suoi sudditi, quasi esclusivamente impiegati nel periglioso lavoro: si vede proprio che allora non si seppe far altro che pagar milioni a decine senza garanzia dei più vitali interessi nostri morali e materiali. Ci si pensi almeno in simili casi futuri, come al Sempione, affinchè, come ben dice l'illustre Giordano, *non ci si possa rinnovare il grave rimprovero che un'opera di tale civiltà venga in questo secolo compiuta colla rovina degli uomini impiegati al lavoro;* e questi saranno italiani, come dappertutto in opere di tal genere.

Il Rapporto dei quattro periti si chiudeva con tabelle comparative delle distanze tra i principali centri serviti dal Sempione e suoi concorrenti: sulla direzione Basilea-Milano e Genova resta più conveniente il Gottardo, non così per *Boulogne-Piacenza*, tra cui corrono 1160 km. (1156 via Arona) pel primo e 1175 pel secondo, via Rapperswyl (1188 via Lucerna). Più segnalato è il vantaggio tra Parigi e Milano, come appare dall'unito specchio, in cui si tenne conto dell'aumento in distanza prodotto dalle pendenze e calcolato secondo le formole d'uso comune. Il Sempione offre un risparmio di 50 a 75 km. anche col tracciato superiore, vantaggio che aumenta col tunnel basso di circa 10 km., ed ancor più, riducendo da 1010 m. a 600 m. la quota di passaggio dal Giura a Vallorbes; il che è stabilito, una volta deciso il traforo del Sempione.

Milano-Parigi via		Distanza reale	Distanza virtuale
Fréjus		Ktri 946	Ktri 1056
Gottardo	via Delle . .	» 910	» 1070
	via Mulhausen	» 896	» 1056
Sempione	via Gozzano .	» 850	» 1006
	via Arona . .	» 834	» 979

Le trattative tra il Governo Elvetico ed il nostro furono aperte nel 1887 in base all'art. 15 del Trattato di Commercio Italo-Svizzero, in forza del quale i Governi stessi s'impegnavano a completare le comunicazioni ferroviarie tra i due paesi, favorendo *autant que possible* l'apertura di altri valichi transalpini. L'on. Depretis voleva eliminar tale articolo rinnovandosi il trattato stesso nel 1883; ma la Svizzera oppose un deciso rifiuto, disposta a rinunciare a tutto il trattato in caso contrario: ed anche in quello ultimo del 1889 tale clausola è mantenuta intatta. Fino dal febbraio 1887 l'on. Cadolini raccomandava al Ministro Genala di non accogliere un progetto di tunnel pel Sempione, con la bocca sud in territorio svizzero ed in ogni modo di non impegnarsi a nulla prima che fosse compiuto uno studio comparativo sul Gran S. Bernardo. Rispose il Ministro convenendo coll'interpellante e promettendo tali studii, che però o non furono mai fatti o tenuti nascosti, niuno sapendone qualcosa fin qui. All'invito formale della Svizzera per lo studio del progetto e modalità di attuazione, il Governo italiano rispose limitandosi all'invio di due ingegneri, delegati *per pura cortesia* a recarsi in luogo per vedere e riferire, nulla più. L'uno di essi, l'on. Cadolini, non potè o non volle andare; l'altro, l'ing. Carpi, vi andò solo: taceremo qui dei pettegolezzi cui diede luogo quella missione. La Svizzera mandò invece a Domodossola ed a Losanna in settembre di quell'anno 5 autorevoli delegati; tra questi ed il nostro si era venuti, dopo un'esame in luogo, all'accettazione in massima del progetto, da noi sopra descritto, colla variante dell'imbocco Sud sul nostro territorio, domandata dall'ing. Carpi ed accettata dagli Svizzeri: taceremo degli accordi sul modo di costruzione, la vigilanza governativa, il servizio doganale ed altri dettagli, tutto essendo caduto a nulla, come vedremo.

Intanto pareva si svegliasse anche l'opinione pubblica nell'Alta Italia: il Consiglio Comunale di Novara nel giugno 1887 emetteva il voto che il Governo completasse la linea da Domodossola al Sempione, accompagnando un Memoriale sui prodotti che si gioverebbero del nuovo sbocco: ana-

loghe deliberazioni prendevano le Camere di Commercio di Genova e Milano, il Consiglio Comunale ed il provinciale di queste città. Intanto il Ministero dei Lavori Pubblici era passato nelle mani dell'on. Saracco: questi sulle prime si mostrò schivo dal contrarre impegni per altre ferrovie attraverso le Alpi, finchè almeno l'Italia aveva sulle spalle il grave pondo di compire la propria rete: in tal senso rispose al Sindaco ed al Presidente della Camera di Commercio di Torino, che sollecitavano allacciamenti al Gottardo e studii al Gran San Bernardo. In seguito nel luglio 1888 l'on. Ricci Vincenzo raccomandava di prender in benevola considerazione delle proposte serie per il Sempione, a suo vedere utilissimo al Piemonte ed a Torino, sopratutto costruendo il raccordo Santhià-Borgomanero; al che l'on. Saracco rispose che il Governo, pur non declinando tali proposte, non poteva decidersi per l'uno o l'altro dei valichi proposti finchè ulteriori studii non avessero chiaramente indicato qual era per noi il più proficuo e meno costoso; lasciava poi al criterio ed all'attività dei singoli centri il provvedere ai rispettivi interessi locali. Ed a differenza dell'on. Genala, il ministro Saracco tenne la parola, ordinando ad un Ispettore Superiore del suo Ministero gli studii promessi: il risultato di questi risultò favorevole al Sempione (e come poteva essere altrimenti?), tantochè in una nota semi-officiosa del 12 dicembre 1888, la *Stefani* annunciava da Berna che il Governo italiano non era contrario dall'accogliere le proposte Svizzere, salve naturalmente le dovute cautele e note condizioni a difesa dei nostri interessi. Fu disgrazia che all'on. Saracco, divenuto dopo maturo esame propenso pel Sempione, sia succeduto poco dopo l'on. Finali, che come vedremo, fece molti passi indietro in confronto allo stesso on. Genala, senza fondamento alcuno.

(*Continua*).

LA TARIFFA A ZONE PER VIAGGIATORI IN RUMENIA.

Nello scorso mese di marzo la tariffa ferroviaria per zona (*zone tarif*), inaugurata in sulla metà dello scorso anno in Ungheria (1), è stata adottata eziandio in Rumenia ove tutta la rete è oramai di proprietà dello Stato.

Prima di attivarla su tutte le linee, si volle fare un saggio tra il Confine della Transilvania e Bucarest; ma riconosciuto ben tosto il danno che con siffatta eccezione si recava alla grande linea Occidentale Bucarest-Verciòrova, quattro volte più lunga dell'altra Bucarest-Predeal, si venne ad applicare ovunque il nuovo sistema.

Le tasse per i viaggiatori sono state notevolmente ridotte; la riduzione che incomincia per la I classe dopo una distanza minima di 120 chilometri, per la II dopo 80 chil. e per la III dopo 60 chilometri, va progredendo, in proporzione della lunghezza del percorso, fino a raggiungere il massimo; cioè a dire una riduzione del 50 0|0 sulle tasse precedenti, per un percorso di 500 chilometri in I classe, di 400 chilometri in II classe, e di 300 chilometri in III classe. Per i treni celeri, i prezzi risultanti dalla nuova tariffa sono stati aumentati del 20 0|0.

Per ora l'Amministrazione realizza beneficî abbastanza considerevoli, e maggiori saranno nella bella stagione, fino al ritorno delle intemperie; ma resta a vedere se, dopo un certo tratto di tempo, i grossi incassi potranno compensare le maggiori spese derivanti dal logoramento del materiale mobile e delle rotaie e dall'aumento del personale per il cresciuto traffico.

(1) Per la tariffa a zone in *Ungheria*, per viaggiatori e merci, vedi numeri 11 e 19; in *Austria*, n. 16; in *Olanda* e *Svezia*, n. 19.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Contratti stipulati dalla Mediterranea per la costruzione di nuovi tronchi ferroviari.

Il Comitato d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, nella seduta tenuta ieri, 16, ha autorizzato la stipulazione dei contratti con le Ditte sottoindicate:

a) Almagià di Roma, per appalto lavori di costruzione del 1° lotto del tronco Avellino-Paternopoli (linea Avellino-Rocchetta Melfi);

b) G. Magnani di Torino, appalto dei tronchi di Prasco e di Visone (linea Genova-Asti);

c) Caroggio Angelo di Roma, appalto del 1° lotto del tronco di Polcevera (linea Genova-Asti);

d) Jella Sisto di Roma, appalto dei tronchi 10 e 11 della Roma Segni.

><

L'11ª Conferenza generale dell'Unione ferroviaria Italo-Germanica.

Nei giorni 8, 9 e 10 corrente si è riunita in Praga la 11ª Conferenza generale dell'Unione ferroviaria Italo-Germanica per trattare diverse questioni di massima, la cui soluzione non erasi potuta conseguire in via di corrispondenza.

Anche in questa, come in tutte le precedenti conferenze annuali, le Amministrazioni ferroviarie non hanno trascurato gl'interessi del commercio; per cui si può asserire che, quantunque siasi trattato di particolari di non grande importanza, il trasporto delle merci in servizio diretto verrà ad essere maggiormente facilitato.

Alla Conferenza di cui trattasi erano rappresentate le Amministrazioni ferroviarie italiane, svizzere, austriache e germaniche partecipanti all'Unione.

><

Ferrovia Faenza-Firenze.

(*Appalto ad unico incanto per la costruzione del tronco Fantino-Crespino*).

Alle ore 10 antimeridiane del 9 giugno p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, e presso la R. Prefettura di Firenze, avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco Fantino-Crespino della ferrovia Faenza-Firenze, della lunghezza di m. 5,791.50; compreso fra il termine del tronco Marradi-Fantino (progressiva 5,100) e l'origine del tronco Crespino-Fosso Canecchi (progressiva 10,891.50), inclusa la stazione di Crespino; non comprese le espropriazioni stabili, la provvista del materiale metallico d'armamento, dei meccanismi fissi e del mobilio per le stazioni ed ogni provvista e posa pel telegrafo; per la presunta somma di L. 6,351,000, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'asta avrà luogo a termini dell'art. 87, lettera *a*, del regolamento di contabilità 4 maggio 1885, n. 3074, e cioè mediante offerte segrete da presentarsi all'asta, o da farsi pervenire in piego suggellato per mezzo della posta, ovvero consegnandolo personalmente, o facendolo consegnare a tutto il giorno che precede quello dell'asta, all'Ufficio Contratti di questo Ministero od al Prefetto di Firenze.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto,

e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di giorni 700 (settecento) dalla data del verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 212,000; quella definitiva in L. 368,000; ambedue in numerario od in titoli, come all'articolo 3 del Capitolato generale di appalto.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovia Parma Spezia.

(*Raddoppio di case cantoniere sul tronco Parma-Berceto*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti per raddoppiare le case cantoniere ai chilom. 39.009, 43.084 e 44.675 del tronco della ferrovia Parma Spezia, compreso fra Parma e Berceto.

La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 21,600, ed i lavori relativi saranno eseguiti in economia o mediante cottimo fiduciario.

><

Ferrovia Roma Firenze.

(*Impianto di nuova stazione a Ponticelli, fra quelle di Ficulle e Chiusi*).

La Società predetta ha pure presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il progetto per l'impianto d'una nuova stazione nella località detta Ponticelli al chilometro 156.315, fra le stazioni di Ficulle e di Chiusi, nella linea Roma-Firenze.

La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 74.815.25, escluso il materiale metallico di armamento, il cui importo è presunto di L. 6849.74. Nella stazione suindicata sono proposti: un fabbricato viaggiatori, una cisterna, un marciapiedi, una latrina isolata, ed un piano caricatore con relativo binario tronco. I lavori saranno eseguiti in economia per quanto riguarda l'armamento e mediante appalto a licitazione privata per tutto il rimanente.

><

Ferrovia Circumetnea.

(*Progetto esecutivo del tronco Riposto-Randazzo*).

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione del Consorzio per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia Circumetnea ha rimesso per approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto esecutivo del primo tronco della ferrovia medesima, compreso fra Riposto e Randazzo, con viva preghiera che sul medesimo venga sentito d'urgenza il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, onde si possa dar mano il più sollecitamente possibile alla esecuzione dei relativi lavori.

Per altri tronchi vedi « Notizie ferroviarie italiane » del N. 19.

><

Ferrovia Siracusa Licata

(*Progetto di quattro varianti ai tronchi Sampieri-Terranuova*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa i progetti delle quattro varianti sottoindicate, da introdursi nel tracciato dei tronchi da Sampieri a Terranuova della ferrovia Siracusa-Licata:

1. Variante Donna Fugata San Silvestro, sul tronco Osteria Lupis-Villa Caruso;
2. Variante Villa Caruso, sui tronchi Osteria Lupis-Villa Caruso Comiso;
3. Variante Passo Scarpari, sul tronco Comiso-Biscari;
4. Variante del fiume Gela, sul tronco Biscari-Terranuova.

><

Ferrovie Siracusa Licata e Scordia-Caltagirone.

(*Progetti di opere d'arte e piani generali di stazione*).

La predetta Direzione Generale ha inoltre presentato all'esame ed alla approvazione superiore i seguenti altri progetti:

1. Progetti delle opere d'arte speciali comprese fra Sampieri e Terranuova, nella ferrovia Siracusa-Licata;
2. Progetti dei piani generali delle stazioni comprese tra Noto e Terranuova, nella ferrovia predetta;
3. Progetti dei piani generali delle stazioni di Grammichele e Caltagirone e della fermata di Mineo, nella ferrovia da Scordia a Caltagirone.

><

Ferrovia Noto-Licata.

(*Fabbisogno delle rotaie e piccolo materiale d'armamento*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato all'approvazione superiore il fabbisogno delle rotaie e del piccolo materiale d'armamento occorrente per i tronchi Noto Rosolini-Pozzallo Sampieri della ferrovia da Noto a Licata.

Le rotaie dovranno essere del tipo Vignole, in acciaio Bessemer, del tipo N. 1 delle ferrovie complementari, della lunghezza normale di metri 9.

Le quantità di materiale considerate nel detto fabbisogno risultano come segue:

Rotaie			Tonn.	3,196,870
Stecche a corniera .	N.	20,441	»	163,528
Piastre di fondo . .	»	67,534	»	145,198
Chiavarde con rosetta	»	49,944	»	31.779
Arpioni	»	225,395	»	94,666

><

Ferrovia Isernia-Campobasso.

(*Appalto ad unico incanto per la costruzione del tronco Bosco Redole-Boiano*).

Alle ore 10 antimeridiane del 12 giugno p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, e presso la R. Prefettura di Campobasso, avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Bosco Redole-Boiano della ferrovia Isernia Campobasso, della lunghezza di metri 11,800; escluse le espropriazioni stabili, la provvista del materiale metallico d'armamento e la provvista e la posa in opera dei meccanismi fissi e del mobilio nelle stazioni e del telegrafo; per la presunta somma di L. 1,700,000, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'asta avrà luogo a termini dell'art. 87, lettera *a*, del Regolamento di contabilità 4 maggio 1885, numero 3074, e cioè mediante offerte segrete da presentarsi all'asta, o da farsi pervenire in piego suggellato per mezzo della posta, ovvero consegnandolo personalmente, o facendolo consegnare a tutto il giorno che precede quello dell'asta all'Ufficio Contratti del Ministero od al Prefetto di Campobasso.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vi-

gente Capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, modificato con Decreto Ministeriale in data 14 giugno 1889, e colle aggiunte introdottevi fino al 31 dicembre 1889, e di quello speciale in data 20 marzo 1889, visibili assieme alle altre carte del progetto nei suddetti uffici di Roma e Campobasso, a partire dal giorno 20 maggio 1890.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi ventiquattro dalla data del verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 70,000, quella definitiva in L. 140,000; ambedue in numerario od in titoli, come all'articolo 3 del Capitolato generale di appalto.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

(*Progetto definitivo del tronco Boiano-Cantalupo del Sannio*).

La Direzione Tecnica Governativa per la ferrovia da Isernia a Campobasso ha rimesso per approvazione al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il progetto definitivo del 2° tronco della predetta linea, compreso fra Boiano e Cantalupo del Sannio.

La lunghezza di questo tronco è di m. 9,200 ed il suo importo totale è preventivato in L. 2,024,000.

Del suindicato progetto procureremo di far conoscere ai nostri lettori i principali elementi tecnici, in un prossimo numero del *Monitore*.

><

Ferrovie Tremezzina-Porlezza e Luino-Ponte Tresa.

(*Dimanda di modificazione nelle tariffe viaggiatori*).

Sappiamo che la Società di navigazione e ferrovie del Lago di Lugano, esercente le linee Tremezzina-Porlezza e Luino-Ponte Tresa, ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè voglia concederle l'autorizzazione necessaria ad introdurre una parziale modificazione nelle proprie tariffe attualmente in vigore.

La domandata modificazione si limiterebbe all'aumento di L. 0.03 (tre centesimi) per chilometro e per persona sulla tariffa dei viaggiatori della sola prima classe, che per le linee predette verrebbe da L. 0.2034, base della tariffa, portata a L. 0.2334 per persona e per chilometro, compresa l'imposta erariale.

><

Ferrovia Barletta-Spinazzola.

(*Progetto definitivo*).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto definitivo della ferrovia complementare di quarta categoria, tipo N. 1, a sezione ordinaria da Barletta a Spinazzola.

Il tracciato di questa linea, per m. 1530, a partire dall'asse del fabbricato viaggiatori della Stazione di Barletta, segue con binario indipendente la linea Bari-Foggia, quindi piegando a sinistra va ad attraversare il monte di Canne ed entra nella valle del fiume Ofanto, di cui rimonta il versante destro fino sotto il paese di Canosa. Quindi il tracciato si dirige a Minervino con andamento sempre ascensionale, percorrendo le regioni a valle delle Murgie lungo l'alto versante destro del fiume Ofanto e del torrente Locone. Dopo Minervino il tracciato sviluppandosi alle falde della catena delle Murgie si mantiene a valle della strada provinciale che da Minervino conduce a Spinazzola, fino al Km. 49.400; quindi, piegando a sinistra, attraversa a livello la detta strada e si dirige verso l'altipiano di Acquatetti, sul quale raggiunge il punto culminante alla quota 396.40 sul livello del mare, ed alla progressiva 51.196. Superato l'altipiano di Acquatetti la linea, sviluppandosi sul versante destro del Locone, discende fino a raggiungere al Km. 59.926, ed alla quota di m. 367.50 la sella del Paredano, spartiacque tra i torrenti Locone e Roviniero; quindi risale fino al Km. 62.309,63, dove si congiunge colla linea Rocchetta Melfi-Gioia del Colle, di cui segue il tracciato, con linea indipendente fino alla stazione di Spinazzola.

La lunghezza della linea fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni di Barletta e di Spinazzola è di metri 65,793.44. La linea, come sopra si è detto, ha comune il primo tronco, di m. 1530, colla linea Foggia-Bari, e l'ultimo tronco, di metri 3,483.81, colla linea Rocchetta Melfi-Gioia del Colle.

Il raggio minimo adottato nelle curve è di m. 300.

La pendenza massima è del 15 per mille nel primo tronco da Barletta a Canosa, e del 20 per mille nel secondo tronco Canosa-Spinazzola.

La lunghezza minima dei rettifili fra due curve di flesso contrario è di m. 64.33. La lunghezza totale dei rettifili è di metri 45,961.57 e lo sviluppo delle curve è di metri 19,831.87. Rispetto alla lunghezza della linea i rettifili rappresentano il 69.86 p. 0|0 e le curve il 30.14 p. 0|0.

Pel passaggio dei corsi d'acqua e di alcune strade e per gli scoli delle campagne sono previste N. 140 opere d'arte secondarie, consistenti in ponticelli, trombe, sottopassaggi e cavalcavia, di luce varia fra metri 1 e m. 7. Le opere d'arte principali sono 7, cioè:

1. Viadotto sul vallone Canne in 5 archi di m. 12 ciascuno;
2. Viadotto sul fosso Piena delle Murgie in 5 arcate di m. 8. cadauna;
3. Viadotto sul vallone San Michele, in 7 arcate di m. 12 ciascuna;
4. Viadotto sul vallone dell'Abbazia, in 9 arcate di m. 10 ciascuna;
5. Viadotto sul vallone del Monaco, in 7 archi di m. 10 ciascuno;
6. Viadotto sul vallone De Marinis, in tre luci di m. 10 ciascuna;
7. Viadotto sul vallone Spada, in tre luci di m. 10 ciascuna.

Oltre le opere preindicate sono previste le tre seguenti gallerie: De Marinis, della lunghezza di m. 130; Macchia, di m. 418 e Spinazzola di m. 485; ossia, in complesso, m. 1033 di galleria.

Le stazioni sono due, cioè: Canosa al Km. 24.861 e Minervino Murge al Km. 43.402, oltre alle stazioni di innesto di Barletta e di Spinazzola. Sono inoltre progettate due fermate; la prima, denominata San Ferdinando, al Km. 14.863 e la seconda di Acquatetti al Km. 53.080. Le stazioni di Canosa e di Minervino Murge comprendono il secondo ed il terzo binario e due binari per merci; il fabbricato viaggiatori a cinque aperture ed a due piani, i cessi, il marciapiedi, il piano caricatore scoperto ed il magazzino merci. La stazione di Canosa sarà munita di rifornitore d'acqua. La fermata di San Ferdinando e di Acquatetti comprendono la seconda linea, il fabbricato viaggiatori a tre aperture, i cessi ed i marciapiedi. La fermata di San Ferdinando ha pure un binario per le merci ed un piano caricatore scoperto.

All'alloggio del personale di sorveglianza della

strada si provvede colla costruzione di N. 55 case cantoniere, delle quali 49 doppie e 6 semplici.

La continuità delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia sarà mantenuta col mezzo di 32 passaggi a livello di luce variabile fra m. 3 e m. 5.

><

Commissione per la disinfezione carri bestiame.

Siamo informati che quanto prima, si riunirà nuovamente in Roma la Commissione tecnica incaricata degli studi per la disinfezione dei carri ferroviari usati pel trasporto del bestiame, allo scopo di discutere i vari metodi in uso per la disinfezione medesima.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato parere sugli atti di liquidazione definitiva e di collaudo dei lavori di costruzione del 3° tronco dal chilometro 18 ad Ascoli della ferrovia Ascoli-San Benedetto, eseguiti dalla impresa Giovanni Marazza.

Il Consiglio medesimo ha dato anche parere sulla questione sollevata dalle Società esercenti le reti del Mediterraneo e dell'Adriatico, circa la competenza passiva delle spese pei consorzi di bonificamento dell'Agro Romano.

><

Il Consiglio di Stato ha poi ritenuto che non sia da applicare la multa contrattuale a carico della Ditta Rizzi per ritardo nella fornitura dei meccanismi fissi occorsi per le stazioni del tronco da Siracusa a Noto nella ferrovia Siracusa-Licata.

><

Il Consiglio medesimo ha infine dato parere:

a) sugli atti di collaudo per la fornitura e messa in opera dei meccanismi fissi per le stazioni dei tronchi da Loreo a Chioggia nella ferrovia Adria-Chioggia;

b) su di una vertenza fra l'Amministrazione governativa e la impresa Emilio Bianchi circa la misura del compenso per la manutenzione contrattuale dei lavori di costruzione del tronco da Messina a Saponara nella ferrovia Messina-Patti-Cerda.

><

Tariffe.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in conformità al disposto dell'articolo 3 delle vigenti tariffe, ha aderito alla domanda rivoltale dalla Ditta Schenone e Thoeni di Genova tendente ad ottenere che ai suoi trasporti di cereali dagli scali di Genova a Ginevra ed altre stazioni della Svizzera Occidentale, sia concessa l'applicazione del prezzo di L. 11.23 a tonnellata per il percorso italiano, alle identiche condizioni già ammesse per la Ditta Ch. Gugenheim e Comp.

><

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha chiesto al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie di essere autorizzata a concedere una riduzione nei prezzi delle vigenti tariffe a favore della Ditta Streuli e Kuln di Bari per i trasporti di farina da Chiaravalle in destinazione di Manfredonia e di tutte le stazioni fra Barletta e Bari, con vincolo nella Ditta medesima di un traffico minimo annuale di 10,000 quintali di farina.

><

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha proposto all'Ispettorato Generale delle Ferrovie di accogliere una istanza della Fabbrica Lombarda di prodotti chimici per ottenere che la concessione accordatale pei trasporti di scorza di china-china dagli scali marittimi di Genova a Milano P. G. ed a Milano P. T., venga prorogata per un altro anno, e cioè fino a tutto febbraio 1891.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto d'appalto di ponte a doppio uso sul fiume Platano nel tronco Romagnano-Bellamuro della linea Eboli-Potenza;

2. Modificazioni al piano caricatore nella stazione di Aulla, lungo il tronco Grotto-Caprigliola della ferrovia Parma-Spezia;

3. Progetto di sei baracche in muratura per alloggio del personale, lungo i tronchi da Pisciotta a Castrocucco della linea Eboli-Reggio;

4. Progetto di condotta d'acqua al rifornitore della stazione di Rionero lungo il tronco Rocchetta Melfi-Rionero nella ferrovia Rocchetta Melfi-Potenza;

5. Progetto per la sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Ravenna;

6. Progetto di condotta d'acqua pel rifornitore fabbricato viaggiatori e casello della stazione di Limone lungo la linea Cuneo-Ventimiglia;

7. Progetto per l'ampliamento del servizio merci nella stazione di Avezzano;

8. Progetto esecutivo del 3° tronco Adernò-Catania della ferrovia circumetnea;

9. Progetto delle opere d'arte speciali della tratta Avellino-Montefiascone del tronco Avellino-Paternopoli della linea Avellino-Rocchetta Melfi;

10. Modificazioni del decreto di autorizzazione per la costruzione della tramvia a vapore Voghera-Rivanazzano;

11. Convenzione Verardi per costruzione di un muro a distanza ridotta dalla ferrovia Messina-Siracusa.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Senato del Regno.

Bilanci preventivi 1890-91. — *Approvazione.* — Nella seduta del 10 corrente fu approvato, senza discussione, lo *stato di previsione della spesa del Ministero delle Poste e dei Telegrafi*, già approvato dalla Camera dei Deputati (1).

Disegni di legge. — *Presentazione.* — Nella seduta del 10 corrente l'on. Finali, Ministro dei Lavori Pubblici, presentò il disegno di legge per lo *stanziamento dei fondi per la quarta ed ultima serie dei lavori di sistemazione del Tevere*, già approvato dalla Camera dei Deputati (2). La relazione, colla quale il Ministro dei Lavori Pubblici ha accompagnato il progetto, fu distribuita il giorno 14.

Camera dei Deputati.

Bilanci preventivi 1890-91. — *Note di variazione e disegni di legge portanti economie nel bilancio dei Lavori Pubblici.* — L'on. Giolitti, Ministro del Tesoro, presentò, nella seduta del 12 corrente, alcune note di variazione ai bilanci del 1890-91, e fra esse una nota di variazione al bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici (3) che porta un'economia di 5,270,000 lire. Queste concernono

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 17.

(2) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 19.

(3) Circa le *risultanze del preventivo 1890-91 del Ministero dei Lavori Pubblici* — presentato alla Camera ed in esame presso la Giunta generale del Bilancio, e per essa alla Sotto-Commissione per i bilanci dei Lavori Pubblici, dell'Agricoltura, Industria e Commercio e delle Poste e dei Telegrafi, sin dallo scorso dicembre — vedi « Cronaca parlamentare » del n. 51 del 1889 e specialmente del n. 2 del corrente anno.

le spese delle strade, spiaggie, fari, fanali e bonifiche. Però a quest'ultima nota di variazione è da contrapporre una nota di variazione al bilancio dell'entrata per 478,000 lire di riduzione nei contributi di quelle opere, alle quali si riferisce la riduzione di spesa corrispondente.

Annunziò inoltre alla Camera che il Ministro dei Lavori Pubblici presenterà due disegni di legge; uno dei quali porterà una ulteriore economia di 3,748,000 lire, e con l'altro saranno ridotte a 65 milioni l'anno le emissioni delle obbligazioni ferroviarie per le costruzioni, indicate nelle tabelle A e B della legge del 1888 (1).

Questo secondo disegno di legge per il primo esercizio 1890-91 produrrà una economia soltanto di 589,000 lire negli interessi, perchè era stata calcolata già una minore emissione di 20 milioni; ma negli esercizi successivi porterà una economia, nel primo, di 1,700,000; nel secondo, di due milioni. La legge però sulle costruzioni ferroviarie avrà queste due condizioni che il Ministro del Tesoro credette opportuno d'indicare fin d'allora alla Camera: la prima, che resterà inalterata la somma assegnata a ciascuna ferrovia dalle leggi in vigore; la seconda, che tutte le costruzioni ferroviarie dovranno essere compiute entro quel periodo di anni che è indicato dalla legge del 1888; cioè entro l'esercizio 1897-98.

« Se la Camera approverà tutti questi provvedimenti — cioè i precedenti ed altri riferentisi ad altri Ministeri, conchiuse il Ministro del Tesoro — noi avremo conseguito questo doppio risultato: di avere il pareggio del bilancio nell'esercizio che comincierà dal 1° luglio dell'anno corrente, e di aver assicurato il credito pubblico, determinando in un massimo di 65 milioni la emissione di obbligazioni ferroviarie a scopo di costruzione di ferrovie ».

Disegni di legge. — *Presentazione.* — Nella seduta di ieri, 16, il Ministro dei Lavori Pubblici presentò due disegni di legge: quelli appunto preannunciati dal Ministro del Tesoro nella seduta del 12, e dei quali abbiamo fatto cenno superiormente sotto la rubrica « Bilanci preventivi 1890-91 ». Chiese per amendue l'urgenza e domandò che fossero deferiti all'esame della Commissione per il bilancio.

L'uno dei progetti è relativo all'*autorizzazione a variare le tabelle annesse alla Legge 20 luglio 1888 per le costruzioni ferroviarie* (1).

L'altro si rapporta a *variazioni in alcuni stanziamenti relativi ad opere stradali ed idrauliche.*

Commissioni. — *Nomina di relatore.* — L'on. Vigoni fu eletto relatore della Commissione per la legge dell'*affitto a lungo termine delle miniere dell'Isola d'Elba* (2).

— *Relazioni.* — Nella seduta del 14 corrente l'on. Balestra ha presentata la relazione sul progetto di legge relativo al *servizio telefonico.* La relazione è favorevole al monopolio governativo, secondo la proposta del Ministro, accettata unanimemente dalla Commissione (3).

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 10 maggio (N. 111). — **Regio Decreto 17 aprile 1890,** numero **6841** (Serie 3ª), col quale il Comune di Genova è autorizzato ad istituire un Deposito doganale di petrolio estero in serbatoi metallici nel porto di Genova sulla spiaggia della Lanterna, in conformità al tipo planimetrico approvato dal Ministro Segretario di Stato per le Finanze. La responsabilità dei dazi, delle multe e delle spese sul petrolio immesso del Deposito spetta al Comune di Genova. Le norme e condizioni per l'esercizio del Deposito sono determinate da speciale regolamento approvato dal Ministro per le Finanze.

(1) Il *testo della citata Legge 20 luglio 1888* fu da noi pubblicato nel n. 27 del 7 stesso mese; le annesse *Tabelle A* e *B* furono pubblicate nel n. 30 del 28 dello stesso mese. — Siccome con tale legge furono approvate le Convenzioni stipulate dal Governo colle tre Società ferroviarie italiane, Mediterranea, Adriatica e Sicula per la costruzione delle ferrovie complementari, così ricordiamo che abbiamo pubblicato: la *Convenzione colla Società esercente la Rete Adriatica* nei numeri 28 e 29 dello stessso anno 1888; la *Convenzione colla Società esercente la Rete Mediterranea* nei successivi numeri 30 e 31; la *Convenzione colla Società esercente la Rete Sicula* nei successivi numeri 32 e 33 del 1888.

(2) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 14.

(3) Circa le principali disposizioni del progetto ministeriale vedi « Cronaca parlamentare » del n. 8; circa la Commissione per l'esame del progetto vedi stessa rubrica nei numeri 9 e 10.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Bologna-Verona. — *Progetto esecutivo del tronco S. Felice-Revere.* — Dalla Direzione tecnica governativa della ferrovia Bologna-Verona è stato presentato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate per l'approvazione il progetto definitivo del tronco S. Felice-Revere.

Il detto progetto segue il tracciato Protche-Minarelli, ed ha una lunghezza di chilometri 24 circa; prevede 153 opere d'arte secondarie e 4 principali, n. 31 caselli e due stazioni, quella di Mirandola e di Revere.

Il costo è preventivato in L. 2,700,000 circa; delle quali 1,380,000 a base d'asta.

Ferrovia Palermo-Calatafimi-Trapani. — *Sollecitazione per il compimento dei lavori.* — I giornali di Palermo hanno pubblicata una lettera del Presidente del Consiglio al Prefetto, nella quale il primo dichiara che farà di tutto presso il Ministro dei Lavori Pubblici affinchè, in occasione dell'Esposizione Nazionale, sia compiuta la ferrovia Palermo-Trapani per Calatafimi-Segesta.

Ferrovie in provincia di Catanzaro. — *Deliberazioni di Consigli comunali per concessioni e consorzi.* — I Consigli comunali di Monteleone di Calabria, Filogaso, Jonadi e Stefanaconi, tutti della provincia di Catanzaro, hanno prese le seguenti deliberazioni:

1. di far voto al Consiglio Provinciale perchè voglia prendere in considerazione una istanza dell'ing. Gallarati, per la concessione di una ferrovia economica che dalla stazione di Rosarno (stazione non ancora aperta all'esercizio, della linea Eboli-Reggio), passando per l'altipiano di Monteleone, riuscisse alla stazione più vicina all'Angitola sulla ferrovia Eboli-Reggio;

2. di fare voti al Governo del Re perchè accordi la concessione dell'impianto della ferrovia economica alla provincia di Catanzaro, con facoltà di servirsi di quei tratti delle strade nazionali che potrebbero essere utilizzati per il collocamento delle rotaie, e voglia concorrere, come ha fatto per altre linee, nella spesa di questa costruzione, mediante la sovvenzione chilometrica ammessa per le linee di 4ª categoria;

3. di incaricare il Sindaco di Monteleone affinchè voglia promovere la costituzione di un Consorzio fra i Comuni di Monteleone, Mileto, Jonadi, San Costantino, Sant'Onofrio e Maierato, per concedere gratuitamente a spese del Consorzio medesimo il terreno necessario alla base stradale.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Note statistiche sull'esercizio 1889 della P.-L.-M.* — Riassumiamo dalla relazione del Consiglio d'Amministrazione della Compagnia « Paris-Lyon-Méditerranée » i seguenti principali dati sull'esercizio 1889:

1. *Lunghezza.* — Complessivamente chilometri 8015, dei quali 139 aperti all'esercizio nel 1889.

La lunghezza media esercitata fu di 8672 chilometri, dai quali detraendo 657 chilometri — cioè 144 della linea Rodano-Moncenisio e 513 delle Ferrovie Algerine — per le speciali condizioni da cui ne è regolato l'esercizio, rimane la lunghezza precitata di chilometri 8015 per la rete della P.-L.-M. nel 1889.

2. *Prodotto lordo.* — In totale Fr. 374,332,504.19, dalle quali togliendo l'importo dell'imposta sulla grande velocità per Fr. 28,807,935.19, rimane un prodotto effettivo di Fr. 345,524,569. Questo così si decompone: Gran velocità Fr. 134,149,594.19; piccola velocità Fr. 204,819,885.31; diverse Fr. 6,555,089.50.

3. *Spese.* — Le spese, dedotte le imposte e le spese d'ordine, ammontarono a Fr. 150,798,693.48, cioè: Ammini-

strazione centrale, Franchi 665.552.81; Direzione, Franchi 10,371,620.05; Esercizio, Fr. 61,404,515.58; Materiale e trazione, Fr. 49,594,164.91; Manutenzione e rifacimenti, Fr. 28,762,840.13.

4. *Prodotto netto.* — Il prodotto netto ammonta a Fr. 194,725,875.52, con un aumento di Fr. 13,790,000 sul prodotto dell'esercizio 1888; il coefficiente d'esercizio è del 43.64 p. 0|0.

5. *Traffico merci.* — Per quanto riguarda le merci propriamente dette, ossia detratti i trasporti in servizio della Società, si ricava:

a) Il peso aumentò da Tonn. 17,058,000 a 18,333,000, ossia del 6.30 0|0;

b) Il prodotto totale aumentò da Franchi 186,412,000 a 194,313,016, ossia del 4.2 p. 0|0;

c) Il percorso medio di una tonnellata aumentò da 193 a 197 chilometri;

d) Il prodotto medio di una tonnellata diminuì da Fr. 10.93 a 10.72; e la tariffa chilometrica media da Fr. 5.68 a 5.46.

Esercizio 1889 delle ferrovie dell'Est Algerino. — Dalla relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea del 26 scorso aprile ricaviamo i seguenti dati sommari:

1. *Spese di primo impianto.* Il costo al 31 dicembre 1888 era di fr. 175,307,134.76 ed al 31 dicembre 1889 era di fr. 182,840,249.53, con una differenza di fr. 7,533,114.77 per le spese del 1889.

2. *Lunghezza.* Al 31 dicembre 1888 chilom. 795.719; al 31 dicembre 1889 chilom. 886.509.

Le linee in esercizio al 31 dicembre 1889 erano le seguenti: da Algeri a Maison-Carrée; da Maison-Carrée a Costantina; da Ménerville a Tizi-Ouzou; da Beni-Mançour a Bougie; da El-Guerrah a Batna; da Batna a Biskra; da Ouled-Rahmoun a Aïn-Beïda.

3. *Prodotti netti.* Nel 1888 fr. 4,212,954.31; nel 1889 fr. 5,233,350.31, con un aumento chilometrico di fr. 19.80.

Ferrovie Svizzere. — *Prossima apertura della ferrovia Ginevra-Cluses e progetto di tramvia a vapore Cluses-Chamounix.* — I lavori della ferrovia sono compiuti sino a Cluses e dessa sarà aperta all'esercizio il 1° del prossimo giugno. Si ha inoltre l'intenzione di prolungarla sino a Chamounix.

Intanto un Sindacato ginevrino ha sollecitato presso le Autorità dell'Alta Savoia la concessione di una linea tramviaria a vapore da Cluses a Chamounix.

— *Proroga dei termini per la presentazione dei piani tecnici, ecc., della ferrovia Samaden-Maloja.* — Il Consiglio Federale nella seduta del 9 corrente ha deliberato che i termini per la presentazione dei prescritti piani tecnici e finanziari, nonchè degli statuti sociali fissati nell'art. 5 della concessione per una ferrovia a scartamento ridotto da Samaden a Maloja, del 23 dicembre 1886, e prolungati con risoluzione federale del 31 gennaio 1888, sono di nuovo prorogati per due anni, ossia fino al 23 dicembre 1891.

— *Per la ferrovia Göschenen-Andermatt.* — Il Governo del Cantone d'Uri, nel suo parere al Consiglio Federale a proposito di una ferrovia addentellata Göschenen-Andermatt, dichiara di tenersi sopra riserva; e motiva questa sua risoluzione col fatto che trovasi in disparere colle vedute dei Comuni di Göschenen e di Andermatt.

Ferrovie Russo-Asiatiche. — *Progetti di ferrovie in Siberia.* — Trattasi di costrurre una grande ferrovia composta di tre linee unite fra loro da comunicazioni fluviali a mezzo dell'Obi, dell'Yenissey e dell'Amour. Secondo gli studi fatti, ecco i principali dati di lunghezza per ciascuna delle tre linee:

La prima, da Tomsk a Irkutsk (ossia *linea Centrale Siberiana*), conta una lunghezza di 1567 verste, pari a 1671 chilometri.

La seconda, da Porto Myasoffski sul lago Baikal a Stretensk, o più precisamente al villaggio di Matakan, che dista di 5 verste da quella città, misura 1000 verste ossia 1067 chilometri; questa seconda prende nome di *linea Transbaikaliana.*

La terza, dal porto Graffski, sopra l'Ossori, a Vladivostoch, che prende nome di *linea dell'Ossori*, misura 383 verste, ossia 388 chilometri.

La lunghezza totale sarebbe adunque di 2950 verste, pari a 3126 chilometri.

Puossi ritenere come assicurata la costruzione di tali ferrovie, che verrebbe intrapresa contemporaneamente per tutte le tre linee al principio dell'entrante primavera. I punti di attacco dei lavori sono Tomsk, Stretensk e Vladivostock.

Ferrovie nel Nord d'America. — *La più grande rete ferroviaria degli Stati Uniti.* Annunciasi che le ferrovie comprese sotto il nome di rete Erlanger (Erlanger system) o « Queen and Crescent », che misurano una lunghezza di 1157 miglia (1), furono comperate dalla Società delle ferrovie del Tennessee, Virginia e Georgia.

Questa Società, che possiede ed esercita 1624 miglia di ferrovie, è a sua volta controllata dalla Richmond e West Point Terminal Railway; la quale comprende eziandio le reti Richmond e Danville e la Centrale di Georgia, e conta complessivamente un totale di 6946 miglia di ferrovie, oltre 500 miglia di canali.

Ed ora, aggiungendovi la rete Erlanger — che si compone: del Cincinnati-Southern per miglia 236; del Vicksburg e Meridian per 142; del Vicksburg-Shreveport e Pacifico per 189; della Nuova Orléans e North-Western per 195; dell'Alabama Great-Southern per 265 — si otterrebbe per la rete Richmond-Terminal una lunghezza totale di 8103 miglia di ferrovie ed oltre 8600 miglia tra ferrovie e canali. Questa rete perciò sarebbe la maggiore tra le più grandi reti ferroviarie, considerata dal punto di vista della sua estensione, benchè parecchie altre la sorpassino in rapporto al traffico ed ai prodotti.

Per estensione di linee ferroviarie le tengono subito dietro: l'Union Pacific per 7776 miglia; la Pensylvania per circa 7600; l'Atchison Topka e Santa Fè per 7500; la Chicago e North-Western per 7082; la Southern-Pacific per 6952, oltre 7276 miglia di canali, ossia 13,238 miglia in totale; la Chicago-Milwaukee e San Paolo per 5678; la Missouri Pacific per 5094; la Chicago Burlington e Quincy per 6250, ecc.

Notizie Diverse

Congresso internazionale telegrafico a Parigi. — *Apertura il 16 corrente.* — Il Congresso era stato convocato per il 15, non essendosi posto mente che tale giorno era festivo per l'« Ascensione »; per causa di questa festa, il Congresso incominciò i suoi lavori solamente ieri, 16.

Le adunanze tengonsi nella sala della cavallerizza del Louvre; per l'adattamento dei locali e per il ricevimento dei delegati stranieri furono votati dal Parlamento L. 80,000.

I delegati stranieri intervenuti all'inaugurazione sono 117, rappresentanti 38 Stati dell'Unione postale e 23 grandi Società private.

La Francia ha quattro delegati. Parecchi dei grandi Stati non sono rappresentati al Congresso, e questi sono quelli che non fanno parte dell'Unione, cioè la China, ecc., e la maggior parte di quelli dell'America, specialmente gli Stati Uniti del Nord, il Canadà, il Messico. Alcuni Stati, invece, dell'America, quantunque non appartenenti all'Unione, quali il Perù e Costarica, hanno inviato i loro delegati; questi, al pari di quelli delle Società private, hanno voto puramente consultivo.

Nelle deliberazioni del Congresso ogni Stato, qualunque sia il numero dei suoi delegati, non ha diritto che ad un voto.

(1) Il miglia americano, o inglese, vale metri 1609.32.

Per l'occasione di questo Congresso sono organizzati tre grandi ricevimenti al Ministero del Commercio, una visita al castello di Versailles ed altra al castello di Compiègne, una serata di gala all'*Opéra*.

L'adunanza di inaugurazione fu presieduta dal sig. Jules Roche, Ministro francese del Commercio; il quale in nome del Governo diede il benvenuto ai delegati stranieri, ricordando il rapido sviluppo della telegrafia elettrica e del telefono e facendo allusione ai risultati miracolosi che si potrebbero sperare, se tutte le risorse del genio del lavoro fossero dedicate a sviluppare fra i popoli l'opera della giustizia, della scienza e della concordia. Felicitò poscia i delegati, dichiarando di aspettare dai loro sforzi nuove riforme atte, coll'estendere la comunanza degli interessi, a rendere più stretti e più durevoli i legami della pace fra le nazioni.

Melson, delegato della Norvegia, rispondendogli come decano dei delegati stranieri, ricordò che l'iniziativa dei Congressi telegrafici spetta alla Francia, terra di libertà, mercè cui si realizzò la fratellanza universale mediante la telegrafia. Soggiunse: « È sempre la Francia che stende la mano alle altre nazioni per trattare i grandi problemi internazionali interessanti l'amministrazione e la scienza, e che proclama con atti la vera fratellanza fra le nazioni. I soli Stati d'Europa risposero all'appello della Francia per il primo Congresso; oggi i delegati del mondo intero assistono al settimo Congresso ».

Halke, delegato tedesco, ringraziò per l'accoglienza simpatica e veramente amichevole avuta a Parigi. Espresse la gratitudine e la soddisfazione dei delegati nel trovarsi riuniti nella capitale che contribuì tanto al bene generale dell'umanità ed al progresso della civiltà. Ricordò i felici risultati dei primi Congressi, soggiungendo: « Di fronte alle parole cordiali e benevoli del Ministro, siamo tutti convinti che anche le deliberazioni del Congresso attuale saranno feconde ». Terminò pregando la Francia di assumere la Presidenza dell'Assemblea.

Si procedette poscia alla costituzione dell'ufficio di presidenza; e vennero acclamati a presidente effettivo del Congresso De Selves, direttore delle poste e dei telegrafi francesi, e a presidente supplente il delegato svizzero Eschbaecher.

Nuovo ventilatore per le vetture ferroviarie. — *Esperimento sulla rete dell'Ouest francese.* — La Compagnia ferroviaria dell'Ouest, di Francia, ha fatto esperimento d'un nuovo apparecchio che dà modo di ventilare le vetture, senza lasciarvi penetrare la polvere stradale ed il fumo della locomotiva.

L'aria s'immagazzina, per così dire, in una specie di stiva sul tetto della vettura ed arriva depurata all'interno di esse, passando per una cassa ripiena di acqua.

Derivazione d'acqua dal Ticino per forza motrice a Pavia. — *Concorso a premio.* — La Società degli Ingegneri di Pavia ha aperto un concorso ad un premio di L. 1300 a chi presenterà il progetto, più semplice e di più facile attuazione, di derivazione delle acque del Ticino per una forza di 200 cavalli a vapore.

Giurisprudenza. — *Imposta di ricchezza mobile sul reddito proveniente al proprietario di un fondo dalla concessione di cave, miniere o torbiere.* — Il Ministero delle Finanze ha comunicato agli uffici delle imposte una sentenza della Cassazione di Roma, la quale ha dichiarato che il reddito derivante al proprietario di un fondo dalla concessione di una cava di pietra va soggetto all'imposta di ricchezza mobile.

La Suprema Corte è pervenuta a tale conclusione, muovendo dal concetto che i redditi provenienti da cave, miniere e torbiere non possono già ritenersi soggetti alla contribuzione fondiaria, inquantochè l'imposta prediale colpisce la sola rendita censuaria, determinata dai naturali e ordinari prodotti della terra, non da quei prodotti i quali sono nascosti nelle viscere di essa.

Il principio suddetto non sarà applicato ai redditi delle cave e miniere, per le quali eccezionalmente l'estimo catastale sia stato determinato in base non al solo reddito fondiario ma anche all'industriale.

Tramvia marittimo nel porto di Genova. — Il nome è poco adatto, anzi improprio; ma fu adottato dall'inventore, e noi con tal nome diamo cenno dell'esperimento fatto, sabato scorso, nel porto di Genova, del congegno che per trovata del signor Emilio Ratto mette in moto galleggianti di piccola dimensione.

Il congegno consiste nell'avere sostituito al vapore le braccia d'uno o di parecchi uomini, i quali spingendo ed attirando a sè due manubrii o leve verticali, mettono in moto l'albero dell'elica che trovasi a poppa del galleggiante, precisamente come nelle barche a vapore.

Questa sostituzione, naturalmente, come abbiamo premesso, non è possibile che in galleggianti di piccola dimensione, col vantaggio però che due o tre uomini bastano a manovrar una barca che trasporti più del doppio in peso di quanto lo potrebbero sei o sette remi, in ragione di celerità e uniformità di movimenti.

Infatti la lancia del Ratto corre più rapida di quelle mosse a remi, senza la menoma oscillazione, senza sbalzi e scosse, con perfetta e costante regolarità. Per l'esperimento di sabato, 8 corrente, erano nella lancia 14 o 15 persone; e in meno d'un'ora si fece tanto cammino, con soli tre uomini a manovrare, quanto non avrebbero potuto fare sei remi.

L'esperimento si può affermare riuscito felice al di là di ogni aspettazione, ed il congegno non potrebbe funzionar meglio di quanto fu constatato. Questa specie d'imbarcazioni, destinate a fare il giro del porto a corse fisse e normali, tornerà di incalcolabile vantaggio nel porto.

Meglio ancora il servizio gioverà quando, per le maggiori distanze, il Ratto, come dice nel suo programma, vi aggiungerà quattro barche-*omnibus* a vapore, capaci di trasportar 50 persone al coperto dalle intemperie, ossia riparate in apposito loggiato a finestre e tende.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

I. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 74,815.25 * per impianto di una nuova stazione nella località detta Ponticelli, tra le stazioni di Ficulle e Chiusi sulla linea Firenze-Roma;

L. 21,600 * per il raddoppiamento delle case cantoniere ai chilometri 39.009, 43.084, 44.675 del tronco Fornovo-Berceto, della linea Parma-Spezia;

L. 13,000 per il ricambio dei montanti e della base di appoggio del maglio da 4 tonnellate nelle officine di Verona;

L. 12,500 per la costruzione di un muro di riparo contro alla caduta di massi al chilom. 43.711 della linea Udine-Pontebba;

L. 3,480 per la rettificazione del canale del molino Cichetti pel raddoppiamento della luce all'acquedotto al chilom. 2.782, della ferrovia da Teramo a Giulianova;

Progetto definitivo * della ferrovia complementare di 4ª categoria, tipo N. 1, a sezione ridotta, da Barletta a Spinazzola.

Rete Sicula. — Progetti * di quattro varianti nei tronchi Sampieri-Terranuova, della linea Siracusa-Licata;

Progetti * di opere d'arte e piani generali di stazioni per le ferrovie Siracusa-Licata e Scordia-Caltagirone.

Fabbisogno * delle rotaie e piccolo materiale d'armamento dei tronchi Noto-Rosolini-Pozzallo-Sampieri, della ferrovia Noto-Licata.

Direzione tecnica governativa della ferrovia Bologna-Verona. — L. 2,700,000 circa per i lavori di costruzione del tronco S. Felice-Revere (Vedi « Notizie Ferroviarie Italiane »).

Direzione tecnica governativa per la ferrovia Isernia-Campobasso. — Progetto definitivo * del tronco Bojano-Cantalupo del Sannio.

Consorzio per la costruzione ed esercizio della ferrovia Circumetnea. — Progetto esecutivo * del tronco Riposto-Randazzo;

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 14,000 pei lavori di consolidamento di N. 21 case cantoniere fra Corigliano e Catanzaro (Taranto-Reggio);

L. 34,000 pei lavori di consolidamento del rilevato in frana fra i chilom. 150.510 e 150.590 della Napoli-Metaponto;

L. 58,000 pei lavori di costruzione di m. 62 di volto rovescio nella Galleria dei Cappuccini presso Spezia, a sostegno dei piedritti.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Appalto dei lavori d'impianto e manutenzione di siepe viva lungo il tronco Castelrosso-Livorno, della linea Torino-Milano, ammontanti approssimativamente a L. 24,800. Il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle 10 ant. del 19 maggio 1889.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze (9 giugno, ore 10 ant.). — Appalto * e deliberamento definitivo per la costruzione del tronco Fantino-Crespino, della linea Faenza-Firenze. Importo L. 6,351,000. Cauzione provvisoria L. 212,000; definitiva L. 368,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (12 giugno, ore 10 ant.). — Appalto * e deliberamento definitivo per la costruzione del tronco Bosco Redole-Boiano, della ferrovia Isernia-Campobasso. Importo L. 1,700,000. Cauz. provv. L. 70,000; definitiva L. 140,000.

Svizzera. — *Ferrovia del Gottardo* (*Lucerna*). — Appalto per la fornitura e montatura dei doppi binari per il doppio binario sulle linee di montagna:

1. Tronco tunnel Naxberg-Goeschenen (tempo pel compimento dei lavori: al 31 agosto 1891). — Due ponti al più di 10 m. di lunghezza e del peso di tonnell. 7-9; 2 id. di 16 m. e 29 tonnellate; 1 id. di 65 m. e 280 tonn.; in totale tonn. 316.9;
2. Tronco Faido-Lavorgo (tempo, al 31 dicembre 1891). — Sette ponti id. di 10 m. e 37 tonn.; 1 id. di 12 m. e 20 tonn.; 1 di 25 m, e 44.5 tonn; 1 di 30 m. e tonn. 60.5; in totale 162 tonnellate;
3. Tronco Lavorgo-Giornico (tempo, al 31 dicembre 1891). — Un ponte di m. 4.8 e tonn. 2; 2 viadotti di m. 4 $\times$ 25.8 e di metri 3 $\times$ 20.6, e del peso di tonn. 207.5;
4. Tronco Giornico-Biasca (tempo, al 31 dicembre 1891). — Se dici ponti della lunghezza di m. 10 e del peso di tonn. 70.6; 1 id. di m. 15.8 e tonnell. 26.8; 1 id. di m. 20 e tonn. 29.3; 1 id. di m. 30 e tonn. 65; in totale tonn. 191.7.

Peso totale tonn. 878.1. Le offerte possono riflettere tanto i ponti di ciascun tronco separato, che i ponti complessivamente dei quattro tronchi; esse possono considerare il ferro giunto ed il ferro fuso.

Le offerte devono essere trasmesse, sino al 31 del corrente maggio, alla Direzione della ferrovia del Gottardo a Lucerna; progetto, piani e condizioni dell'appalto sono visibili a Lucerna (palazzo dell'Amministrazione), presso l'Ufficio dell'ingegnere in capo della Ferrovia.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Costruzione di un capannone in muratura nel cortile interno del palazzo dell'Unità Italiana, per uso di archivio dell'Ufficio controllo in Firenze, ditta Piazzesi Oreste, col ribasso del 15.20 p. 0[0;

— Sostituzione di vôlti in muratura alle travate metalliche dei manufatti compresi fra i chilom. 118.916 e 126.197, della ferrovia Orte-Foligno alla ditta Santini Valentino, col ribasso dell'8.75 p. 0[0.

Ministero dei lavori Pubblici. — Appalto, ad unico incanto, di ferri minuti per l'armamento del tronco Guinadi-Pontremoli della linea Parma-Spezia, allo Stabilimento metallurgico di Piombino col ribasso del 2.90 p. 0[0. (Vedi n. 16).

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea. — (*Seduta del Comitato, 16 corrente*). — Ettore Franco, di Saluzzo, per appalto costruzione del 4° tronco della linea Cuneo-Saluzzo;

Ditta stessa, per appalto del 5° tronco della linea suddetta;

Pietropaoli Luigi, di Velletri, per fornitura di 14,000 metri cubi di pietrisco per la massicciata dell'armamento del 1° tronco della linea Velletri-Terracina;

Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche e C. (fonderia Rocchetti) di Padova, per costruzioni e sistemazione di diverse impalcature metalliche lungo la tratta Ceprano-Capua;

Rosazza Gustavo e Società di Torino, per costruzione di una cabina per apparati Saxby e Farmer a Milano Porta Sempione;

Brambilla Angelo e C., di Milano, per formazione e posa in opera di 200 centine per puntellazione d'una tratta di metri 300 della galleria di Monte Olimpino;

Saldarini Carlo, di Milano, per prolungamento del piano caricatore scoperto orientale della nuova stazione di Genova P. C.;

Società delle Officine di Savigliano, per sistemazione e completamento binari sulla linea Roma-Napoli.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Sassari (20 maggio, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto per la ricostruzione del pavimento del corso Vittorio Emanuele Importo L. 86,884.70. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva L. 8000. Lavori compiuti in 18 mesi. Fatali a giorni 8.

R. Prefettura di Forlì (22 maggio, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di costruzione di un nuovo carcere giudiziario in Forlì. Importo L. 204,970. Cauzione provvisoria L. 12,000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 2 giugno.

Municipio di Parco (Palermo) (22 maggio, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio scolastico. Importo L. 63,837.50. Cauz. provv. L. 3190. Cauz. def. L. 6384. Fatali a giorni 15.

Comune di Massa (23 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori per la sistemazione e varianti del tronco della strada comunale obbligatoria detta *Bassa Tambura* (m. 2096). Importo ridotto L. 120,930.81. (V. n. 17).

Prefettura di Caltanisetta (27 maggio, ore 12 merid. fatali). — Appalto dei lavori di costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria Pietraperzia-Riesi (m. 994.27) Importo ridotto L. 37,518.99 (V. n. 16).

Genio Militare di Firenze (30 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di due coppie di tettoie in muratura di cui una coppia nella regione Chiocciolaio e l'altra nella regione Portacolle della tenuta del Deposito Allevamento Cavalli in Grosseto. Importo L. 74,000. Cauzione L. 7,400. Lavori compiuti in 180 giorni.

Comune di Canino (30 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la ricostruzione di un fabbricato per uso di abitazione. Importo L. 24,188.90. Cauzione L. 2500.

Prefettura di Vicenza (30 maggio, ore 1 pom., unico e definitivo). — Appalto di lavori urgenti per rimettere e garantire sei località della Strada Nazionale n. 10 Bassano, Primolano nei Comuni di Cismon, S. Nazario e Solagna danneggiati dalle acque di piena. Importo L. 44,850.91. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in giorni 120.

Comune di Onano (31 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di risanamento dell'abitato. Importo L. 39,088.67. Cauzione provv. L. 2000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 16 giugno, ore 10 ant.

Comune di Fabbrica (Roma) (1 giugno, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di rinnovazione della condottura dell'acqua potabile. Importo ridotto L. 29,902.69 (V. n. 14).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Genova (25 giugno, ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al prolungamento delle condotte per gli apparecchi idraulici sulle calate occidentali del porto di Genova, a somiglianza di quelle già in azione sulle calate orientali del porto stesso. Importo L. 280,000. Cauzione provvisoria L. 2867.17. Lavori compiuti in 90 giorni.

Prefettura di Messina (6 luglio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un ponte a 4 luci sul torrente Alì. Importo L. 65,312. Cauz. provv. L. 4000. Cauz. definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (26 maggio, ore 12 merid. fatali). — Fornitura di Kg. 38,000 d' **olio** d'oliva 1ª qualità. Importo ridotto L. 37,905.38 (V. n. 17).

Direzione delle Costruzioni Navali — Venezia — (26 maggio, ore 12 merid, fatali). — Fornitura di Kg. 50,000 d'**olio** d'oliva 1ª qualità per macchine. Importo L. 57,450 (V. n. 16).

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (29 maggio, ore 12 merid., fatali). — Fornitura di **piombo** in lastre, tubi e pani. Importo ridotto del 2.07 0[0 su L. 30,665 (V. n. 17).

Direzione delle Costruzioni Navali — Napoli — (2 giugno, ore 10 ant., 1ª asta). Fornitura di **ottone** in filo, fogli, lastre ed in verghe. Importo L. 14,686. Cauz. L. 1470. Fatali 20 giugno, ore 12 merid.

Direzione delle Costruzioni Navali — Napoli — (4 giugno, ore 10 ant., unica e definitiva). — Fornitura di **ferro** ordinario in verghe ed in lamiere. Importo L. 28,840. Cauzione L. 2900. Consegna a 4 mesi.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (6 giugno, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di 68,000 **mattoni** refrattari Strourbridge comuni a L. 0.15 e tonn. 5 di **terra** refrattaria idem, a L. 70. Importo L. 13270. Cauz. L. 1325.

Direzione delle Costruzioni — Spezia — (11 giugno, ore 12 mer., unica e definitiva). — Fornitura di **rame** in filo, fogli, lastre e verghe. Importo L. 39,064. Cauz. L. 3900.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione di 38 ponti pel 1º e 2º tronco da S. Filippo a Patti per l'Impresa Cesaroni e Almagià.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Maggio 10	Maggio 17
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 714.50	716
»	»	Mediterranee	» 570	573
»	»	Sicule	» 575	575
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	285
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 370	360
»	»	Gottardo	» 842.50	860
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 534	534
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 294	294
»	»	Novara-Seregno	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 315	315
»	»	» 2ª emiss.	» 309	309
»	»	Centrale Toscana	» 520	520
»	»	Meridionali	» 313	314.50
»	»	Sarde, serie *A.*	» 305.50	307
»	»	» serie *B.*	» 308 50	310.50
»	»	» 1879	» 306	306
»	»	Pontebba	» 450	450
»	»	Nord-Milano	» 264.50	264.50
»	»	Meridionali Austriache	» 325.50	328
»	»	Gottardo 4 %	» 102.15	103

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Compagnia Belga-Italiana di Strade Ferrate. — Elenco delle obbligazioni estratte e rimborsabili dal 20 agosto a Bruxelles: N. 6511 a 6520 — 7241 a 7250 — 8521 a 8530 — 11211 a 11220 — 15811 a 15820 — 17411 a 17420 — 21761 a 21770 — 22051 a 22060 — 29161 a 29170.

VERSAMENTI.

Società Anonima per la condotta di acque potabili in Torino. — Versamento del 6° decimo sulle azioni di terza emissione dal 20 al 30 giugno.

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

27 maggio — **Società Anonima delle Ferrovie secondarie Romane.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 10 1[2 presso la Banca Generale in Roma.

3 giugno — **Tramways Fiorentini** (in liquidazione). — Assemblea generale per le ore 9 ant. in Bruxelles.

16 giugno — **Società della Ferrovia Sicula Occidentale.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 1 pom. nella sede sociale in Roma.

21 giugno — **Società della Ferrovia del Monte Generoso.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 10 ant. in Lugano.

Banche e Società diverse.

30 maggio — **Società Continentale di Glicerina e Dinamite.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 3 pom. nella sede sociale in Cengio (Savona).

28 giugno — **Banca Nazionale nel Regno d'Italia.** — Assemblea generale in Palermo per le ore 1 pom.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

Germania. — Il mercato è ancora fermo, quantunque i prezzi sieno meno sostenuti nella regione renana-westfaliana. L'attenzione è specialmente ora rivolta sul rinnovamento, o non, da parte dei produttori di *coke*, dei grandi contratti che da assai tempo facevano in Boemia.

Inghilterra. — È stata pubblicata la statistica officiale della produzione del carbone in Inghilterra nel 1889; l'unità di peso è il *kilotonne*, ossia 1,000 tonnellate. Da questa statistica rilevasi complessivamente che nel 1889 la produzione fu di 176,916 kilotonnes e nel 1888 di 169,935; con aumento nello scorso anno sul precedente di 6,981, essendochè la produzione sia aumentata nella massima parte dei distretti di 7,315 complessivamente e diminuita in alcuni altri di 334. L'aumento definitivo di 6,981,000 tonnellate corrisponde a circa il 4 0[0.

Ferri e ghise.

Belgio. — Sempre pochi affari, specialmente nei ferri laminati; gli *stocks* aumentano e perciò prevedesi che dovrà diminuirsi la produzione. Gli acciai, soltanto, segnano un po' d'attività; i prezzi, corrispondenti a quelli d'Inghilterra, quotansi a circa 150 franchi.

Francia. — Affari quasi nulli: prezzi in ribasso. A Parigi i ferri mercantili a fr. 200; le sole *poutrelles* sono bene tenute; le vecchie rotaie, deboli, a 110.

Germania. — Pochi affari; prezzi al ribasso come nella settimana precedente. Anche il prezzo delle rotaie è ribassato; grossi lotti furono stipulati a 160 M., mentre tempo addietro chiedevansi 165 a 170 M.

La statistica del movimento commerciale dei prodotti siderurgici nel primo trimestre dell'anno corrente nota un forte aumento nelle importazioni e diminuzione nelle esportazioni; le prime aumentarono di 76,478 tonnellate, ossia del 90 0[0, mentre le seconde diminuirono di 66,524 tonnellate, ossia del 33 0[0.

Inghilterra. — Dalla statistica della produzione in Inghilterra nel triennio 1887-88-89 rileviamo che la produzione della ghisa aumentò nel 1889 di 346,702 tonnellate sul 1888 e di 803,409 tonnellate sul 1887.

— *Middlesbrough.* — Mercato fermo. I fabbricanti vendono facilmente la ghisa *Cleveland* n. 3 a 43 sc.; i *warrants*, a contanti, a 42 scellini.

Rame.

Francia. — *Parigi.* — Il mercato, beneficiandosi delle buone condizioni di quello di Londra, ha segnato un aumento da fr. 1.25 a 5. *Chilì* in barre, prime marche, fr. 138.75 contro 137.50 di otto giorni addietro; marche ordinarie fr. 133.75 contro 132.50; lingotti e piastre fr. 141.25 contro 136.25. *Best Selected* fr. 148.75 contro 145.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato invariato dalla settimana precedente. Elettrolittico da M. 79 a 85; inglese raffinato in lingotti da M. 59 a 61; inglese laminato da M. 73 a 76, dogana compresa; ogni 50 chilogrammi.

Inghilterra. — *Londra.* — Tendenza al rialzo, specialmente nel *Chilì* buono ordinario che, a contanti, fu pagato Ls. 50.10, cioè al maggior prezzo dell'anno corrente. *Tough* inglese da Ls. 55-10 a 56-10. *Best Selected* Ls. 58; fogli forti Ls. 63; fogli dell'India da Ls. 58 a 60.

Stati Uniti del Nord. — *Nuova-York.* — L'affare culminante della settimana scorsa fu la vendita di 8,000,000 di libbre di rame *Lac* in lingotti al prezzo non ancor bene certificato di circa 14 1[2 cents.

Stagno.

Francia. — *Parigi.* — Qualche punto di aumento sul ribasso della precedente settimana. *Banka* fr. 253.75 contro 252.50; *Billiton* fr. 250 contro 248.75; *Détroits* fr. 245 contro 242.50; stagno inglese, immutabile, a fr. 245.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato fermo ai seguenti prezzi: *Banka* e stagno in blocchi M. 101; inglese affinato M. 103 ogni 50 chilogrammi.

Inghilterra. — *Londra.* — Australiano da Ls. 94 a 94-2-6 a contanti; lingotti inglesi ordinari Ls. 98; barre Ls. 99; lingotti affinati Ls. 100.

Olanda. — *Amsterdam.* — Mercato fermo, e marcato aumento nei prezzi. *Banka*, a contanti, da fior. 56 a 56 1[4; *Billiton*, id, 55 3[4; *Billiton*, a termine, fior. 56.

— *Rotterdam.* — Segnasi del pari aumento. *Banka*, disponibile, fior. 56 1[8; a termine, 56 1[4; *Billiton*, disponibile, fior. 55 7[8; a tre mesi, fior. 56 1[4.

Piombo.

Francia. — *Parigi.* — Prezzi in ribasso. Marche ordinarie, consegna a Parigi, fr. 33.75 con ribasso di 0.75; consegna all'Havre, fr. 33 con ribasso di fr. 0.50.

Germania. — *Amburgo.* — Prezzi della settimana precedente, cioè: piombo inglese in *saumons* M. 14-90; piombo tedesco in rotoli M. 16-40; piombo tedesco in *saumons* M. 14-90; piombo spagnuolo M. 17.50 il quintale.

Zinco.

Francia. — *Parigi.* — Mercato fermo ed al rialzo. Zinco di Slesia, consegna all'Havre, fr. 60 contro 58.50 della settimana precedente; altre buone marche, consegna all'Havre, fr. 59.50 contro 58; altre buone marche, consegna a Parigi, fr. 60 contro 58 50.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato sempre ben tenuto. Zinco di Slesia, ogni 50 chilg., a consegna, da M. 25 a 26; zinco laminato di Slesia e zinco della *Vieille Montagne*, questo dogana compresa, M. 26-20.

Inghilterra. — *Londra.* — Marche ordinarie da Ls. 21-15 a 22-12-6; marche speciali da fr. 22 a 23.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1889-90. — *Dal 1° al 10 Maggio 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4086	4065	+ 21	644	600	+ 44
Media	4074	4041	+ 33	651	579	+ 72
Viaggiatori	1.269.751 99	1.333.353 66	— 63.601 67	63.320 96	47.215 46	+ 16.105 50
Bagagli e Cani	65.844 46	73.813 20	— 7.965 74	2.886 70	1.124 06	+ 1.762 64
Merci a G.V. e P. V. accelerata	294.508 38	309.672 44	— 15.164 06	12.911 64	7.095 60	+ 5.816 04
Merci a P. V.	1.535.056 24	1.533.206 66	+ 1.849 58	90.890 41	63.550 95	+ 27.339 46
TOTALE	3.165.161 07	3.250.045 96	— 84.884 89	170.009 71	118.936 07	+ 51.023 64
Prodotti *dal 1° Luglio 1889 al 10 Maggio 1890.*						
Viaggiatori	40.214.127 37	40.710.678 43	— 496.551 06	1.865.835 93	1.351.801 02	+ 514.014 91
Bagagli e Cani	1.931.549 61	1.985.084 84	— 53.535 23	73.923 23	32.644 24	+ 41.278 99
Merci a G. e P. V. accelerata	9.913.690 30	10.083.381 11	— 169.690 81	329.613 44	214.681 45	+ 114.931 99
Merci a P. V.	47.861.310 59	46.748.216 65	+ 1.113.093 94	2.164.988 10	1.138.629 96	+ 1.026.358 14
TOTALE	99.920.677 87	99.527.361 03	+ 393.316 84	4.434.360 70	2.737.756 67	+ 1.696.604 03
Prodotto per chilometro						
della decade	774 64	799 52	— 24 88	263 99	198 31	+ 65 68
riassuntivo	24.526 43	24.629 39	— 102 96	6.811 61	4.728 42	+ 2.083 19

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 12ª Decade — dal 21 al 30 Aprile 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	1.007.900 10	53.179 05	279.185 81	1.281.446 06	2.441 05	2.624.152 07	4.055 00	647 14
1889	1.238.201 97	54.132 45	234.324 75	1.075.620 55	10.432 54	2.612.712 26	3.997 00	653 67
Differenze nel 1890	— 230.301 87	— 953 40	+ 44 861 06	+ 205.825 51	— 7,991 49	+ 11.439 81	+ 58 00	— 6 53
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	9.918.767 33	496.682 44	3.176.090 54	15.246.777 93	123.818 03	28.962.136 27	4.055 00	7.142 33
1889	10.321.539 80	524.565 14	3.091.659 52	14.361.165 35	128.832 76	28.427.762 57	3.997 00	7.112 28
Differenze nel 1890	— 402.772 47	— 27.882 70	+ 84.431 02	+ 885.612 58	— 5.014 73	+ 534.373 70	+ 58 00	+ 30 05
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	70.815 14	1.117 35	21.874 37	92.976 40	418 75	187.202 01	1.143 63	163 69
1889	84.518 41	1.221 32	15.521 63	74.125 91	809 82	176.197 09	1.135 68	155 15
Differenze nel 1890	— 13.703 27	— 103 97	+ 6.352 74	+ 18.850 49	— 391 07	+ 11.004 92	+ 7 95	+ 8 54
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	690.972 39	12.926 99	192.983 05	948.487 57	10.137 75	1 855.507 75	1.115 64	1 663 18
1889	724.771 41	13.634 26	168.218 54	862.383 48	10.318 18	1.779.325 87	1.114 81	1.596 08
Differenze nel 1890	— 33.799 02	— 707 27	+ 24.764 51	+ 86.104 09	— 180 43	+ 76.181 88	+ 0 83	+ 67 10

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

30ª Decade — Dal 21 al 30 Aprile 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1890	103.022 56	2.199 00	3.102 20	108 560 70	369 65	222.254 11	609 00	364 95
1889	99.745 80	2.090 25	6.973 29	82.140 93	1.392 78	192.343 05	609 00	315 83
Differenza nel **1890**	+ 3.276 76	+ 108 75	— 3.871 09	+ 26.419 77	— 1.023 13	+ 29.911 06	»	+ 49 12
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1889 AL 30 APRILE 1890				
1889-90	2.893.919 17	62.720 15	334.496 44	3.331.093 80	35.513 96	6.657.743 52	609 00	10.932 26
1888-89	2.864.389 51	58.211 72	284.063 99	3.055.690 49	53.025 49	6.315.381 20	609 00	10.370 08
Differenza nel **1890**	+ 29.529 66	+ 4.508 43	+ 50.432 45	+ 275.403 31	— 17.511 53	+ 342.362 32	»	+ 562 18
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	12.148 05	61 10	195 15	5.012 07	7 08	17.423 45	111	156 96
1889	4.367 85	50 65	186 33	2.082 48	41 24	6.728 55	64	105 13
Differenza nel **1890**	+ 7.780 20	+ 10 45	+ 8 82	+ 2.929 59	— 34 16	+ 10.694 90	+ 47	+ 51 83
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1889 AL 30 APRILE 1890.				
1889-90	358.087 57	2.486 87	24.448 23	112.644 03	716 74	498.383 44	111	4.489 94
1888-89	128.462 47	1.501 72	7.287 99	49.006 13	1.386 52	187.644 83	64	2.931 95
Differenza nel **1890**	+ 229.625 10	+ 985 15	+ 17.160 24	+ 63.637 90	— 669 78	+ 310.738 61	+ 47	+ 1.557 99

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI MARZO 1890.

	Torino-Rivoli	Torino-Cirié-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9
Grande Velocità.	11.271,10	27.551.10	14.048.55	25,946.76	3.012.00	2,217.90	728.00
Piccola Velocità	536.90	9,151.40	12.751.40	27,642.55	242.40	28.90	132.30
Totali	11,808.00	36,702.50	26,799.95	53,589.31	3.254.40	2.246.80	860.30

ANNUNZI

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

Anno XXIII. Sabato, 24 Maggio 1890. Num. 21.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Costruzione delle linee complementari

Stato dei lavori al 1° maggio 1890.

Riceviamo le seguenti informazioni sull'andamento dei lavori di costruzione delle linee complementari infranotate, riferite alla data del 1° del corrente mese:

1. — Linea Caianello-Isernia.

Tronco Roccaravindola-Isernia. — Sono in corso regolare i movimenti di terra sull'intero tronco, meno che nei due primi chilometri.

Sono già ultimati alcuni acquedotti, e trovansi in corso di costruzione diversi ponticelli e sottovia lungo tutto il tronco. Delle opere d'arte speciali sono in corso di costruzione: il viadotto di Santa Trinità, il ponte Selva, il viadotto Riccioni, il viadotto Ravampa, ed il viadotto Locito.

Le quattro gallerie del tronco sono in corso di esecuzione e procedono regolarmente, comprese le relative murature in calotta. Di queste gallerie, quelle di Campacchione e di Riccione presentano alcune difficoltà di costruzione in causa della natura del materiale rinvenuto. Sono state fondate diverse case cantoniere e si stanno eseguendo gli scavi di fondazione pei fabbricati della stazione di Sant'Agapito.

In generale i lavori del tronco sono convenientemente sviluppati.

2. — Linea Salerno-San Severino.

Tronco Fratte-Capezzano. — I lavori di questo tronco procedono regolarmente e con sufficiente attività.

L'opera più importante di esso è la galleria elicoidale delle Fratte, della lunghezza di m. 2396.03. La situazione al 1° maggio dello scavo e delle murature della galleria medesima era la seguente: ***scavo:*** avanzata m. 1188.90, in calotta m. 1175, strozzo m. 1135, piedritti m. 1092.76 regolamento m. 1081.90; ***muratura:*** in calotta m. 1112.90, piedritti m. 1081.90, arco rovescio m. 169.39. L'avanzamento medio giornaliero dello scavo durante il mese d'aprile p. p. da entrambi gli imbocchi fu di m. 1.38.

3. — Linea Catanzaro-Sant'Eufemia.

Tronco Settingiano-Marcellinara. — Le espropriazioni sono completamente eseguite.

Le due opere d'arte maggiori, cioè il ponte Fallaco 2° della luce di m. 20 ed il ponte Fallaco 1° di m. 15 d'apertura sono compiute ad eccezione dei parapetti in ferro. Le opere d'arte minori sono ultimate, meno un acquedotto di m. 0.60 ed un tubo a sifone. I muri di sostegno e rivestimento trovansi compiuti e mancano solo dei parapetti in ferro.

Le case cantoniere sono complete meno pochi lavori di finimento. Nella stazione di Marcellinara sono ultimati il fabbricato viaggiatori, il cesso ed il magazzino merci, i quali mancano soltanto di pochi lavori di finimento. Sono già state eseguite le opere di consolidamento considerate in progetto.

L'opera più importante di questo tronco è la galleria di Marcellinara, la quale misura la lunghezza di m. 1758. La situazione dello scavo e delle murature della galleria stessa al 1° del corrente mese era la seguente: ***scavo:*** avanzata m. 1151.60, in calotta m. 1122.20, strozzo m. 983.30, piedritti m. 959.70, arco rovescio m. 890.50; ***muratura:*** calotta m. 1020, piedritti m. 959.70, arco rovescio m. 890.50.

4. — Linea Avezzano-Roccasecca.

a) *Tronco Arce-Arpino.* — Vennero riattivati i lavori all'imbocco Arpino della galleria di Scrime che già da parecchio tempo erano sospesi.

La situazione al 1° maggio dello scavo e delle murature della galleria stessa, la quale è l'opera più importante del tronco e misura la lunghezza di m. 2153.54, era la seguente:

			Imbocco	
			Arce	Arpino
scavo:	avanzata	m.	774	1250
	calotta	»	700	1224
	strozzo	»	666	1224
	piedritti	»	640	1224
muratura:	calotta . . .	»	687	1224
	piedritti . . .	»	638	1224
	arco rovescio .	»	304.70	559.50.

I lavori di questa galleria procedono ora regolarmente e

si spera di poterla ultimare per la fine del prossimo ottobre.

I lavori esterni del tronco sono condotti con discreta attività; cosicchè si ha fiducia di poterlo mettere in istato di essere aperto all'esercizio per l'epoca fissata dal contratto, cioè entro il mese di novembre p. v.

b) *Tronco Arpino-Sora.* — I lavori di questo tronco hanno ora ricevuto uno sviluppo maggiore che non nei mesi precedenti. Allo stato attuale delle opere si spera pertanto che, continuando l'impresa nelle buone disposizioni di cui ora dà prova, il tronco stesso, se non completamente ultimato per l'epoca fissata dal contratto, cioè pel novembre, sarà per l'epoca stessa in condizioni di essere aperto all'esercizio.

Nuove costruzioni dell'Adriatica

Stato dei lavori al 1° aprile 1890.

Intorno all'andamento dei lavori di costruzione delle ferrovie *Rocchetta Melfi-Gioia del Colle*, *Rocchetta Melfi-Potenza*, *Sulmona-Isernia* e *Lecco-Colico*, state concesse alla Società delle Strade Ferrate Meridionali, riceviamo le seguenti informazioni, le quali sono riferite al 1° aprile p. p.

I. — Linea Rocchetta Melfi-Gioia del Colle.

a) *Movimenti di materie.* — Sono eseguiti m. c. 471,070 di scavo e m. c. 620,080 di rialzo, ossia circa il 39 0|0 del movimento complessivo di materie, che è preventivato di metri cubi 2,773,130;

b) *Opere d'arte.* — Delle 370 opere d'arte comprese nella linea, ne sono in corso N. 113, fra le quali il grande ponte sull'Ofanto, e N. 9 viadotti. Delle opere minori, 21 sono già ultimate, ed a parecchie altre mancano solo i coronamenti;

c) *Gallerie.* — Le gallerie sono in numero di 7 e misurano la complessiva lunghezza di m. 2390. Queste gallerie nominate: Santa Venere, Isca della Ricotta, Notarchirico, Spinazzola, La Macchia, De Marinis e Lamalunga, trovansi tutte in corso di esecuzione. Il lavoro complessivo fatto è il seguente: scavo in piccola sezione m. 1898; scavo in grande sezione m. 709; muratura in calotta m. 631; muratura dei piedritti m. 41;

d) *Stazioni e case cantoniere.* — Trovansi in corso di costruzione N. 7 stazioni, cioè: Rapolla-Lavello, Venosa, Palazzo San Gervasio, Spinazzola, Poggiorsini, Altamura e Santeramo.

Delle case cantoniere, ne sono in corso di esecuzione N. 65 delle 137 comprese nella linea. Fra quelle in corso, ve ne sono parecchie quasi ultimate, meno i serramenti.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

I lavori sono limitati al tronco Rocchetta Melfi-Rionero;

a) *Movimenti di materie.* — Sono eseguiti m. c. 175,302 di scavi e m. c. 94,450 di rialzi, ossia, circa 35|100 del movimento compressivo di materie, che è di m. c. 767,863;

b) *Opere d'arte.* — Il tronco comprende N. 89 opere d'arte, fra cui 21 viadotti e 2 cavalcavia. Sono in corso di costruzione N. 24 opere, nelle quali figurano 11 viadotti;

c) *Gallerie.* — Le gallerie comprese nel tronco sono in numero di 18, della complessiva lunghezza di m. 6392.18. Di queste ne sono in corso di esecuzione N. 17, cioè tutte, meno quella artificiale detta di Seminiello. Il totale del lavoro eseguito risulta come segue: scavo in piccola sezione m. 3750; scavo in grande sezione m. 1171; muratura in calotta m. 457; muratura dei piedritti m. 54;

d) *Stazioni e case cantoniere.* — Delle stazioni si è solo posto mano a quella di Rionero; e delle 24 case cantoniere N. 13 sono in corso di esecuzione.

III. — Linea Solmona-Isernia.

I lavori sono per ora limitati al tronco Sulmona-Canzano:

a) *Movimenti di materie.* — Sono eseguiti m. c. 66,185 di scavi e m. c. 51,800 di rialzi, che corrispondono a 15|100 del movimento complessivo di materie, che è di metri cubi 771,200;

b) *Opere d'arte.* — Il tronco comprende N. 110 opere, fra le quali 30 viadotti e 2 cavalcavia; ma non si è posto ancora mano ad alcuna, e solo continuano gli ammanimenti di materiali;

c) *Gallerie.* — Il tronco comprende N. 8 gallerie del complessivo sviluppo di m. 2,720.04. Trovansi in corso di esecuzione quelle denominate: Pettorano, Pineta, Mitra e Pantano 2ª, per le quali sono eseguiti: scavo in piccola sezione m. 184; scavo in grande sezione m. 36; muratura in calotta m. 18.

IV. — Linea Lecco-Colico.

I lavori sono per ora limitati al tronco da Lecco a Bellano:

a) *Movimenti di terra.* — Sono eseguiti m. c. 48,400 di scavi e m. c. 40,600 di rialzi, ossia 14|100 del movimento complessivo di materie, che è di m. c. 639,500;

b) *Opere d'arte.* — Delle 110 opere d'arte che comprende il tronco, delle quali 8 viadotti, un ponte a travata metallica e 9 cavalcavia, sono in corso di costruzione: numero 4 ponticelli, N. 6 sottovia ed il precitato ponte a travata metallica sul torrente Neria;

c) *Gallerie.* — Le gallerie sono in numero di 17 e misurano la complessiva lunghezza di m. 7213. Di queste sono in costruzione le nominate: Crostone, S. Martino, S. Giorgio, Fiumelatte e Varenna. Il lavoro fatto è il seguente: scavo in piccola sezione m. 136; scavo in grande sezione m. 12;

d) *Stazioni e case cantoniere.* — Si sta lavorando alla stazione di Mandello ed in una sola delle 31 cantoniere progettate.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 16 maggio (*N. 115*). — **Regio Decreto 13 aprile 1890**, numero **6843** (Serie 3ª), che approva l'annesso Regolamento per la circolazione di locomotive mosse dal vapore, o da altra forza fisica, sulle strade ordinarie.

Gazzetta Ufficiale del 19 maggio (*N. 117*). — **Legge 11 maggio 1890**, numero **6847** (Serie 3ª), che approva il bilancio dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1888-89.

Gazzetta Ufficiale del 20 maggio (*N. 118*). — **Legge 15 maggio 1890**, numero **6852** (Serie 3ª), colla quale è autorizzato il trasporto della somma di L. 100,000 dal capitolo n. 12 « Personale di ruolo dell'amministrazione esterna (stipendi agli impiegati delle Direzioni compartimentali ed al personale catastale): Spese fisse » al capitolo n. 13 « Spesa occorrente per la formazione del nuovo catasto (leggi 4 gennaio 1880 e 1° marzo 1886, n. 5222 e 3682 » dello stato di previsione della spesa del Ministero delle Finanze per l'esercizio finanziario 1889-90.

Gazzetta Ufficiale del 21 maggio (*N. 119*). — **Legge 11 maggio 1890**, numero **6855** (Serie 3ª), colla quale è autorizzata la spesa di lire 392,000 per la costruzione in Roma di un edificio per l'Ufficio tecnico dell'Amministrazione dei Telegrafi, da iscriversi in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio passivo del Ministero delle Poste e dei Telegrafi, ripartita negli esercizi finanziari 1891-92 e 1892-93.

— **Legge 15 maggio 1890**, numero **6854** (Serie 3ª), colla quale il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero delle Poste e dei Telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891, in conformità dello stato di previsione annesso alla legge.

Gazzetta Ufficiale del 22 maggio (N. 120) — **Legge 11 maggio 1890**, numero **6856** (serie 3ª), per la quale le Amministrazioni dei Consorzi di irrigazione che abbiano ottenuto un prestito della Cassa dei depositi e prestiti, ai termini della legge del 28 febbraio 1886, n. 3732, devono stanziare nei propri bilanci le annualità per l'estinzione di esso e compilare i relativi ruoli. — Le disposizioni di questa legge sono applicabili ai Consorzi di derivazione e uso delle acque a scopo industriale disciplinati dalla legge 2 febbraio 1888, n. 5192.

— **Decreto Ministeriale** (Ministro dei Lavori Pubblici d'accordo col Ministro del Tesoro) in data **16 maggio 1890** che ordina al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di provvedere direttamente, col mezzo degli uffici della sua centrale amministrazione, alla continuazione della liquidazione delle cessate gestioni sociale e governativa delle Ferrovie romane; al quale effetto sono demandate al R. Ispettore Generale delle Strade Ferrate tutte le attribuzioni che, in ordine alla liquidazione medesima, erano concesse dal regolamento, approvato col sopra citato decreto ministeriale in data 31 agosto 1887, al R. Ispettore Superiore delle Strade Ferrate, incaricato di provvedervi.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Disegni di legge. — *Presentazione.* — Nella seduta del 19 corrente l'on. Giolitti, Ministro del Tesoro, presentò un progetto per *modificazioni alle obbligazioni ferroviarie* autorizzata dalla *Legge 27 aprile 1885* (1). Ne chiese l'urgenza e domandò che fosse trasmesso per esame alla Commissione generale del bilancio. — La Camera acconsentì.

— *Testo* e *schiarimenti.* — Il disegno di legge, relativo a *variazioni nelle tabelle* A *e* B *annesse alla Legge 20 luglio 1888 per costruzioni ferroviarie* (2), consta del seguente:

Articolo unico: « Il Governo del Re è autorizzato a modificare la ripartizione annuale delle spese inscritte nelle tabelle A e B annesse alla Legge del 20 luglio 1888, n. 5550, così che il complesso di dette spese non ecceda sessantacinque milioni per gli esercizi 1890-91 e 1891-92, nè sessanta milioni per gli esercizi successivi.

« Le modificazioni delle tabelle non potranno alterare il complesso degli assegnamenti fatti a ciascuna linea con l'anzidetta legge; nè potranno rimandare alcuna parte di spesa al di là dell'esercizio finanziario 1897-98 ».

Ed ecco alcuni schiarimenti. Questo disegno di legge ha per scopo essenziale di mutare il reparto annuale della spesa, che la legge 20 luglio 1888 aveva consentito per la costruzione di 39 ferrovie complementari e di 9 linee di quarta categoria (3).

La legge Saracco, quella cioè 20 luglio 1888, aveva assegnato alla costruzione di queste linee una somma di L. 664,189,503 variamente ripartita nei dieci esercizi finanziari dal 1888-89 al 1897-98, sì che i maggiori assegni ne erano dati ai primi due esercizi.

Il progetto Finali, testè presentato all'esame della Camera, propone invece di mantenere fermo il termine dei dieci anni per la costruzione delle linee in parola, ma di graduarne gli assegni in modo, che essi sien tenuti nei limiti di 65 milioni durante i due esercizi 1890-91 e 1891-92 e nei limiti massimi di 60 milioni durante i successivi sei esercizi finanziari.

Le somme stanziate a tutt'oggi essendo state pari a L. 196,951,140, ne restano a provvedere altre L. 467,238,363, che corrispondono ad una media di L. 58,404,795.

Il provvedimento Finali tende a giovare all'economia del bilancio, col ritardare in questi primi anni l'emissione delle Obbligazioni ferroviarie, con le quali lo Stato deve procurarsi il denaro bisognevole alle costruzioni; mentre non danneggierà gli interessi, cui quelle ferrovie dovevano servire, perchè gli studi, fatti fare dal Ministero, hanno dimostrato che all'andamento normale dei lavori bastano gli stanziamenti proposti.

Fermi altresì devono rimanere — lo ripetiamo — per ogni linea gli stanziamenti approvati con la legge del 1888; onde, anche per questa parte, è provveduto, affinchè nessuna linea possa giovarsi, per le sue eventuali maggiori occorrenze, dei fondi di altre.

Interrogazioni, interpellanze e mozioni. — *Comunicazione.* — Nella seduta del 22 corrente il Presidente della Camera diede comunicazione di una domanda d'interrogazione dell'on. Cefaly al Ministro dei Lavori Pubblici, sullo *sviluppo della costruzione della linea ferroviaria Eboli-Reggio.*

(1) La citata *Legge 27 aprile 1885, numero 3048 (serie 3ª)*, controfirmata dai ministri Genala, Magliani e Grimaldi, fu pubblicata nel *Monitore* nei numeri 18, 19 e 20 dei 6, 13 e 20 maggio 1885.

(2) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 20.

(3) Vedi le *Tabelle A e B*, annesse alla Legge 20 luglio 1888, da noi pubblicate a pag. 475, 476, 477 e 478 del n. 30 del 28 luglio 1888.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Per la sistemazione delle linee di cintura di Roma.
(*Proposte della Mediterranea e dell'Adriatica*).

La Commissione per la sistemazione delle linee ferroviarie di cintura di Roma, dopo d'aver preso in esame i diversi tracciati e discusso le varie proposte nei punti che sono quelli compresi fra i Prati di Castello e la Serpentaria, ha rassegnato al Ministero le sue deliberazioni; in relazione alle quali, ciascuna Società (Mediterranea ed Adriatica), per la parte che la riguarda, fece la proposta al Governo di eseguire immediatamente i lavori, anche anticipando le occorrenti somme. Dipende ora dal Governo una risoluzione.

La detta Commissione era composta: del cav. Muzy. R. Ispettore Superiore delle Strade Ferrate, Presidente; del colonnello cav. Goiran, rappresentante del Ministero della Guerra; del cav. Ferrarotti, rappresente del Ministero delle Poste e dei Telegrafi; dei rappresentanti della Società Adriatica, i signori comm. Lanino, comm. Benedetti e cav. Caio; dei rappresentanti della Società Mediterranea, i signori comm. Oliva, Kossuth e Cornetti.

><

Per l'ampliamento e il riordinamento
del servizio ferroviario di Torino.

Ci consta che il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha con recente deliberazione stabilito di deferire ad apposita Commissione l'esame delle varie importanti questioni, che si riferiscono all'ampliamento e riordino del servizio ferroviario di Torino. Tale Commissione, che dovrà radunarsi fra pochi giorni, venne costituita come segue:

Il Prefetto della Provincia di Torino, Presidente;
Un delegato del Municipio di Torino;
Un delegato della Camera di Commercio di Torino;
L'on. signor comm. ing. Dionigio Passerini, R. Ispettore Superiore del Genio Civile;
Il signor cav. ing. Vincenzo Crosa, R. Ispettore-Capo del Circolo ferroviario di Torino;
Un funzionario superiore della Società esercente la Rete Mediterranea.

Ci riserviamo di dare, a suo tempo, notizia delle deliberazioni che la Commissione sarà per adottare.

><

Nuovo treno di lusso Londra-Brindisi
in raddoppiamento del treno della Valigia indiana.

Sappiamo che il 13 corrente fu tenuta a Parigi una conferenza presso la Compagnia delle Ferrovie del Nord per la creazione di un treno settimanale di lusso da Londra a Brindisi pel trasporto esclusivo di quei viaggiatori, che attualmente prendono posto nel treno speciale della Valigia delle Indie.

A questa conferenza erano rappresentate:

La Società italiana delle Ferrovie Meridionali esercente la Rete Adriatica; la Società Italiana del

Mediterraneo; la Compagnia del London-Chatham e Dover Railway; la Compagnia del South-Eastern Railway; la Compagnia delle Ferrovie da Parigi a Lione e al Mediterraneo; la Compagnia Internazionale dei vagoni-letti e dei grandi Express europei e la Compagnia delle Ferrovie del Nord.

Scopo della conferenza era di regolare in modo definitivo il raddoppiamento del treno della Valigia indiana in due treni separati: il primo riservato ai viaggiatori, l'altro ai trasporti postali.

Dopo qualche discussione, fu deliberato che tale servizio venga attivato a partire dal 18 luglio p. v.

I viaggiatori partiranno da Londra alle 3.15 di sera del venerdì, arrivando a Modane alle 2.23 pom. dell'indomani ed a Brindisi verso le 4 pom. della domenica.

Il treno destinato per la Valigia seguirà quello viaggiatori a cinque ore di distanza.

Il treno viaggiatori sarà composto di due grandi vetture a letti, di un vagone *restaurant* e di uno o due carri a bagaglio.

><

Il nuovo orario sulla Mediterranea dal 1° giugno 1890.

Col nuovo orario sulla Rete Mediterranea verranno riattivati i treni festivi ed i servizi estivi con treni merci e viaggiatori che su alcuni linee furono effettuati l'anno scorso. Il servizio estivo però sulla linea Milano-Laveno, Gallarate-Varese e Gallarate-Arona avrà principio, come l'anno scorso, col 15 luglio p. v., con significanti miglioramenti.

S'introducono poi le seguenti principali innovazioni:

Il treno diretto 16 viene anticipato in partenza da Milano dalle ore 4.20 alle 4 pom., con arrivo a Torino alle 7.17 pom., conservando le attuali sue corrispondenze.

I diretti 3 e 63, pur conservando l'ora attuale di partenza da Torino e da Milano verso le 8.30 pom., accelerano la loro marcia in modo da arrivare a Roma alle 11 ant., invece che alle 11.56 ant.

I treni 1 e 61 partiranno da Torino e da Milano presso a poco all'ora attuale; il coincidente 71 anticiperà però la sua partenza da Pisa ed arriverà a Firenze alle ore 12.40 ant. anzichè all'1 ant.

La partenza da Torino per Savona del diretto 27 viene portata dalle 6.40 pom. alle 3.40 pom., affine di prendere a Savona la corrispondenza dell'accelerato 436 per Ventimiglia e creare così una nuova importantissima corrispondenza fra il Piemonte e la Riviera di ponente.

Sarà invece ritardata sino alle 5.30 pom. la partenza del treno omnibus 445 per Savona.

Sulla linea Alessandria-Milano fu introdotto un treno in partenza da Alessandria alle 10.12 ant. con arrivo a Milano Centrale all'1.5 pom; mentre il treno 364 che parte da Alessandria alle 8.15 ant. sarà limitato a Milano P. Ticinese, ove arriverà alle 11.32 ant.

Il treno 37 ritarderà di mezz'ora, cioè fino alle 6.10 pom., la sua partenza da Milano per Mortara, pur mantenendo le sue coincidenze ad Alessandria coi diretti 7 e 97, rispettivamente per Genova e Piacenza. Con tale posticipazione viene pure di molto migliorata la corrispondenza serale fra Milano e Casale.

Sulla linea Empoli-Chiusi l'orario dei treni venne rimaneggiato in modo che il diretto 8 adriatico in arrivo a Chiusi alle 6.10 pom., troverà, invece d'un treno merci con viaggiatori, un treno omnibus in partenza da questa stazione alle 6.30 con arrivo a Siena alle 9.50 pom.

Fra Siena e Roma si istituisce inoltre per la via di Asciano e Grosseto una nuova comunicazione a mezzo di treni misti in partenza da Siena alle 4.30 ant. e da Asciano alle 6.17 ant.

Per meglio regolare la marcia dei treni direttissimi da Genova a Torino ed a Milano e viceversa, i medesimi viaggeranno divisi e non più uniti sulla tratta Genova-Novi.

I treni direttissimi 10 e 30 vengono alquanto anticipati ed arriveranno a Torino alle 10.45 pom. ed a Milano alle 9.50 pom. Tale anticipazione venne fatta allo scopo di allacciarli ai treni internazionali a Modane, Luino e Chiasso e creare delle nuove comunicazioni fra la Capitale e l'Italia, da una parte, e la Francia, la Svizzera, la Germania, ecc., dall'altra.

Le corrispondenze del treno direttissimo 10 con Modane e Luino vennero ottenute spostando opportunamente da Torino verso Modane, il treno 6 e da Mortara a Luino, il diretto 26. Lo spostamento di quest'ultimo diretto ha reso possibile l'istituzione di una comunicazione direttissima fra Torino ed il Gottardo a mezzo del treno 17, il quale partendo da Torino alle 7.42 pom. trova la coincidenza a Novara del 26, in corrispondenza a Luino col diretto notturno 22 del Gottardo.

Il diretto 23 in partenza da Luino alle 5.40 pom. accelererà la sua marcia in modo da arrivare ad Alessandria a prender la coincidenza del 7 per Genova e 97 per Piacenza.

Da Genova a Savona, avendosi potuto assegnare le fermate in tutte le stazioni intermedie al treno 436, che partirà da Genova alle 6,40 pom. in coincidenza coi diretti serali, si è portato il treno omnibus 430, che ora parte alle 6.15 pom., alle 5.40 ant. onde colmare la lacuna fra i treni 424 e 428 migliorando così il servizio locale delle stazioni intermedie fra Genova e Savona.

><

Nuovo orario sulla ferrovia del Gottardo dal 1° giugno.

A datare dal 1° giugno p. v. sarà attuato il nuovo orario estivo sulle linee del Gottardo; il medesimo è visibile e disponibile alle stazioni della ferrovia a partire dal 27 corrente.

Nella notte del 31 maggio al 1° giugno il treno diretto notturno N. 2 comincerà a circolare da Chiasso, rispettivamente da Milano coll'orario estivo, partendo da Chiasso alle 11.40 pom., da Lugano alle 12.18 ant., da Bellinzona alle 1.10 ant., da Biasca alle 1.40, ecc.

><

Nuovo orario dal 1° giugno per la navigazione sul Lago Maggiore.

Dal 1° p. v. giugno sarà attivato, per la navigazione sul Lago Maggiore, un nuovo orario. Esso conta 8 corse ascendentali e 7 discendentali; due delle prime e due delle seconde sono dirette.

Gli arrivi e le partenze per le ferrovie del Gottardo in coincidenza coi piroscafi a Luino e Locarno sono indicati coll'ora di Roma.

><

Circa la gara delle macchine utensili per le Officine di Torino e di Rivarolo.

Oggi, 24, alla Direzione Generale delle Ferrovie del Mediterraneo apronsi le schede di gara fra sole Ditte

nazionali delle macchine utensili per le Officine di Torino e Rivarolo.

L'aggiudicazione provvisoria della fornitura avrà luogo non prima del 3 giugno p. v.; e ciò per lasciar tempo di fare la scelta dei tipi.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(Stato dei lavori del tronco Limone-Vievola al 1° corrente).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco da Limone a Vievola, della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, in appalto all'Impresa Luigi Vaccari, riceviamo le seguenti informazioni, le quali sono riferite a tutto aprile p. p.

Movimenti di terra. — Sono eseguiti per due terzi della larghezza prescritta i due tratti di argine ferroviario interposti fra le gallerie di Limone e di Tenda. Si lavora allo sbancamento della testa sud della galleria di Limone, al taglio della scarpata della trincea di approccio a nord della galleria di Tenda, allo scavo della trincea d'approccio a sud ed allo scavo artificiale, pure a sud, della galleria medesima. Si eseguì il piazzale pel fabbricato alloggi a Vievola.

Opere d'arte, muri e fabbricati. — Sono in costruzione i seguenti lavori: piedritto sinistro del ponte Valeggia, sottopassaggio di m. 6 al km. 10.020; casello di guardia al km. 9.559; fabbricato alloggi a Vievola.

Gallerie. Galleria di Limone, della lunghezza di m. 410.72; *scavo*: avanzata m. 281.50; calotta, metri 200; *muratura*: calotta m. 176. Galleria di Tenda, della lunghezza di m. 8.100: *scavo*: avanzata m. 179, calotta m. 114; *muratura*: calotta metri 96.

Durante il mese di aprile p. p. in causa del disgelo delle nevi si ebbero abbondanti filtrazioni in galleria.

><

Ferrovia Isernia Campobasso.

(Progetto definitivo del tronco Boiano-Cantalupo del Sannio).

Diamo le informazioni che abbiamo promesso nel precedente numero intorno al progetto definitivo del tronco da Boiano a Cantalupo del Sannio, della linea Isernia-Campobasso, sottoposto recentemente alla approvazione governativa della Direzione tecnica di Venafro.

Il tronco del quale trattasi ha la lunghezza di m. 9.200, ed il suo costo complessivo è preventivato in L. 2,024,000, corrispondente ad un costo medio chilometrico di L. 220,000.

Il predetto importo va suddiviso come segue: *a*) lavori e provviste da appaltare L. 1,589,000; *b*) somma a disposizione dell'Amministrazione governativa per espropriazioni, provvista di materiale metallico d'armamento e meccanismi fissi, e per direzione e sorveglianza dei lavori L. 435,000;

Il tronco segue in massima parte il tracciato della Strada nazionale ed è costituito da tre rettilinei e da tre curve, due delle quali di raggio m. 1000, ed una di raggio m. 500. I rettilinei hanno la lunghezza di m. 8,315.07 e le curve hanno uno sviluppo di m. 884.93. La pendenza massima adottata in altimetria è del 18 0|00 ed è limitata ad una breve tratta.

Le opere d'arte minori progettate lungo il tronco sono 25, e consistono in acquedotti, ponticelli, sottovia, ecc., tutti in muratura coperti in lastre o con volti in mattoni.

Le opere d'arte speciali previste sono 6, tutte a travata metallica, cioè: 1. Ponte sul torrente Callora in tre campate, della luce complessiva di metri 8.163; 2. Ponte sul torrente Callora-Vecchia, in una luce di m. 5; 3. Ponte sul torrente Pelliccione, pure in una luce di m. 5; 4. Ponte sul fosso Canale in una campata di m. 10; 5. Ponte sul Vallone Cese di m. 10 d'apertura; 6. Ponte obliquo sul torrente Bottone della luce di m. 40.

La continuità delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia sarà mantenuta col mezzo di 10 passaggi a livello; ed all'alloggio del personale di sorveglianza della strada sarà provveduto con 11 case cantoniere doppie.

Lungo il tronco sono proposte una stazione ed una fermata, la prima per Cantalupo e la seconda per S. Massimo.

La larghezza normale della piattaforma stradale sarà di m. 5 e per l'armamento verrà impiegato materiale di primo tipo di ferrovie economiche.

Per ultimare i lavori tutti considerati in progetto si presume che possano occorrere 18 mesi.

><

Ferrovia Bologna-Verona.

(Progetto esecutivo del 4° tronco San Felice-Revere).

Sul progetto del quarto tronco San Felice-Revere, della ferrovia Bologna-Verona, del quale abbiamo fatto cenno nelle « Notizie ferroviarie italiane » del prec. numero, riceviamo le seguenti informazioni.

Il tracciato del tronco muove dalla stazione di San Felice in linea retta fino a Revere, ad eccezione di due brevi curve di raggio amplissimo fra le stazioni di Poggio Rusco e di Mirandola.

Il tronco comprende le stazioni di Revere e di Mirandola, oltre quella di Poggio Rusco della linea in esercizio da Suzzara a Ferrara.

La lunghezza del tronco è di m. 23,788.30.

Le opere d'arte principali superiori a m. 5 di luce sono quattro, cioè: 1. Ponte retto sul Quarantole, della luce di m. 12; 2. Ponte obliquo sul canale Mantovano, della luce retta di m. 8; 3 e 4. Due ponti obliqui della luce ciascuno di metri 5.85 sul retto, uno sul canale Fonalta, e l'altro sul canale Burana. Tutte le predette opere sono proposte a travata metallica.

Le opere d'arte minori sono progettate tutte in muratura, di luce varia fra m. 0.80 e m. 2.50: esse sono in numero di 82.

Le opere minori fuori sede ferroviaria sono 51 di luce compresa fra m. 0.50 e m. 2. Fra le opere da eseguire è compreso anche un ponte in legno, della luce di m. 9.

Le stazioni sono provviste di fabbricato viaggiatori, di cessi isolati, di piano caricatore scoperto e di magazzino per le merci.

Pell'alloggio del personale di sorveglianza della strada, sono previste N. 31 case cantoniere, delle quali 16 semplici e 15 doppie; e per mantenere la continuità delle strade ordinarie, da attraversare colla ferrovia, sono progettati N. 43 passaggi a livello, dei quali N. 6 per strade nazionali e provinciali; N. 18 per strade comunali, ed i rimanenti per strade private.

Il costo complessivo del tronco è preventivato di L. 2,703.940. 14 ripartite come segue:

a) lavori da appaltare . . .	L.	1,380,508.31
b) a disposizione dell'Amministrazione Governativa per le espropriazioni, i lavori in economia, gli imprevisti, la direzione e sorveglianza	»	868,867.07
c) ferri di armamento e deviatoi, materiale fisso e telegrafo	»	454,564.76

><

Ferrovia Messina-Catania-Siracusa.
(Rifacimento in acciaio di tratti di binario armati in ferro).

La Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato alla approvazione Governativa la proposta per il rifacimento in acciaio di alcuni tratti di binario armati in ferro sul tronco da Messina a Catania, nella linea Messina-Catania-Siracusa.

I tratti da armare sono tre, della lunghezza complessiva di m. 33,108. La spesa all'uopo occorrente è preventivata di L. 243,199.40 non compreso il materiale metallico di armamento, il cui importo è valutato di L. 696,278.41.

Le quantità del materiale necessario sono:

rotaie	tonn.	2,392,036
stecche a corniera. . . .	»	117,728
chiavarde per stecche . . .	»	23,251
piastre di fondo.	»	158,197
arpioni	»	61,807

><

Stazione di Gioia del Colle.
(Progetto di lavori di ampliamento).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa un nuovo progetto dei lavori occorrenti per l'ampliamento della stazione di Gioia del Colle, nella linea da Taranto a Bari, in dipendenza dell'allacciamento nella medesima della nuova linea per Rocchetta Melfi.

L'importo totale dei lavori considerati in progetto, escluso il valore del materiale metallico per l'armamento, è preventivato di L. 227,000. All'esecuzione dei lavori stessi si intende provvedere parte in economia e parte mediante appalto a licitazione privata.

><

Ferrovia Roma-Solmona.
(Lavori di consolidamento del corpo stradale).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di lavori di consolidamento del corpo stradale della ferrovia Roma-Solmona nel tratto compreso fra i km. 163.200 e 164.250.

La spesa preventivata per la esecuzione dei detti lavori ammonta a L. 68,500.

Essi consistono: 1° nella espropriazione e sistemazione dei terreni a monte ed a valle della ferrovia; 2° nella costruzione di banchettoni in parte rivestiti con muratura, ed in parte in calce, per una lunghezza di m. 102; nella formazione di una fognatura a monte della ferrovia, della lunghezza di m. 220.

La Società propone di provvedere alla esecuzione dei lavori mediante appalto a cottimo per licitazione privata.

><

Ferrovia Noto-Licata.
(Per l'impianto del telegrafo lungo il tronco Licata-Terranova).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, in considerazione che i lavori di formazione dell'argine stradale dell'intero tronco Licata-Terranova, sulla ferrovia Noto-Licata, sono pressochè al loro termine, ha interessato il Ministero dei Lavori Pubblici a voler disporre pell'impianto della linea telegrafica lungo il tronco predetto.

><

Stazione di Attigliano.

Sappiamo che la Società delle Strade Ferrate Meridionali ha disposto che coll'attivazione del nuovo orario generale, al 1° giugno p. v. il treno direttissimo N. 1 faccia fermata alla stazione di Attigliano.

><

Ferrovia Colle Val d'Elsa-Poggibonsi.
(Domanda di modificazione nei prezzi e nelle voci della tariffa)

Sappiamo che il Consiglio d'Amministrazione della Società per la ferrovia Colle Val d'Elsa-Poggibonsi ha presentato istanza al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate per essere autorizzata a ridurre la tassa di trasporto sulla ferrovia medesima per le *traverse da strada ferrata.* da L. 1.50 a L. 1.35 per tonnellata, compreso il diritto fisso; e cioè, di portare tale voce dalla 3ª alla 4ª classe della tariffa ora vigente, allo scopo di incoraggiare la esportazione dalla stazione di Colle di tale merce, la produzione della quale tende ad assumere un incremento promettente, ed anche per combattere la concorrenza che vien fatta alla ferrovia da altri mezzi di trasporto.

><

Per la stazione di Mondovì.

Ci scrivono da Cuneo che quella Camera di commercio ed arti ha rivolte vive raccomandazioni al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè vengano convenientemente ampliate le tettoie delle merci della stazione di Mondovì; le quali sono insufficienti ai bisogni del commercio e sia provveduto anche ad altri miglioramenti del servizio merci.

><

Funicolare da Montesanto al Vomero (Napoli).
(Progetto di variante al tronco Corso Vittorio Emanuele-Montesanto).

Ci informano da Napoli che la Banca Tiberina, nella sua qualità di sub-concessionaria della ferrovia funicolare da Montesanto al Vomero in Napoli, ha rassegnato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate un progetto di variante al tronco della ferrovia medesima, compreso fra il corso Vittorio Emanuele e Montesanto.

Il progetto di variante venne concordato fra la sub-concessionaria ed il Municipio di Napoli e presenta l'unica soluzione che allo stato attuale delle cose sia possibile per portare a compimento con la desiderata sollecitudine la linea.

><

Vettura a letto nei treni della Mediterranea da Brindisi a Napoli.

Siamo informati che la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in conformità di quanto pratica la Amministrazione delle Ferrovie Meridionali pel suo servizio interno da Brindisi a Napoli, ha disposto che, in caso di bisogno, venga aggiunta ai treni mediterranei in partenza da Brindisi per Napoli, che normalmente ne sono sprovvisti, la vettura a letti di scorta nella prima delle ora dette stazioni, mediante il solo pagamento dei posti di 1ª classe e delle sopratasse corrispondenti ai posti occupati, anche se si trattasse di soddisfare alla richiesta di un solo viaggiatore.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni,

possa approvarsi il progetto di ampliamento della stazione ferroviaria di Busto Arsizio, lungo la linea da Rho a Sesto Calende;

2. Che possa essere approvato un progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali, per la costruzione di N. 24 cisterne di vario tipo, per fornire di acqua potabile sana, 4 stazioni e 20 case cantoniere lungo il tronco Argenta-Ravenna della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 33,500;

3. Che possa approvarsi l'atto di transazione concordato colla Società Tarantino-Lucana, costruttrice dei due tronchi della ferrovia Torremare-Potenza da Torremare a Pisticci e da Pisticci a Ferrandina, circa vertenze relative alla liquidazione finale ed al collaudo dei lavori dei predetti tronchi;

4. Che, con avvertenze, possa approvarsi il progetto di ampliamento della stazione di Lecco, come progetto di massima, al solo scopo della dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, e di poter procedere alle espropriazioni relative.

><

Il prefato Consiglio ha poi anche dato il suo parere:

a) sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori appaltati alla Ditta Bartolomeo Manfredi e figlio per la fornitura di meccanismi fissi occorsi alle stazioni di Nucetto, Bagnasco e Priola, della linea da Ceva ad Ormea, e sulla questione di esonero della multa contrattuale per ritardata consegna dei meccanismi stessi;

b) sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dalla Impresa Michele Calderai per la costruzione del tronco della ferrovia Battipaglia-Castrocucco, compreso fra Ogliastro ed Agropoli.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Domanda del Comune di Teano per l'impianto di una stazione lungo la ferrovia Sparanise-Gaeta;
2. Progetto per una ferrovia funicolare, in servizio della stabilimento idroterapico di Regoledo;
3. Verbale di visita della tramvia a vapore Borgo S. Donnino-Salsomaggiore;
4. Perizia di spesa per ricambio di traverse lungo la linea Treviso-Motta;
5. Progetto di consolidamento della scarpata della trincea al km. 156.790 della linea Napoli-Benevento;
6. Progetto di una variante fra i chilom. 1.672.43 e 3.613.28 della ferrovia Lecco-Colico;
7. Progetto di ampliamento della stazione di Rocchetta Melfi;
8. Riparto del contributo fra i Comuni della Provincia di Lucca per la ferrovia Aulla-Lucca;
9. Progetto per la costruzione del ponte sul fiume Alento lungo la linea Bologna-Otranto;

BIBLIOGRAFIA

Considerazioni generali sulle Ferrovie Secondarie ed Economiche per l'ing. Luigi Polese, Direttore dell'Esercizio della Società per le Ferrovie dell'Appennino Centrale — **Appendice** — Estratto dall'opera: « Costruzione ed Esercizio delle Strade Ferrate e delle Tramvie », pubblicata dall'*Unione Tipografico-Editrice Torinese;* 1890.

L'Appendice riporta testualmente il progetto di legge sulle Tramvie a trazione meccanica e sulle Ferrovie economiche (1), presentato alla Camera dei Deputati dal Ministro dei Lavori Pubblici nella tornata del 29 novembre 1889. E, quantunque il progetto comprenda in un solo testo tanto le tramvie a trazione meccanica, quanto le ferrovie economiche, l'autore non si occupa delle prime; e, per quanto riguarda le seconde, accenna brevemente e per sommi capi a quei punti che ritiene suscettibili di ampliamento e sui quali è da sperare si fissi l'attenzione degli uomini competenti per scongiurare ogni possibile danno che potrebbe derivarne dall'approvazione pura e semplice di alcuni articoli.

L'argomento — giustamente osserva l'egregio autore — è, come suol dirsi, palpitante d'attualità; ed è poi di tanta importanza, che il *Monitore*, dalla pubblicazione della Relazione della Commissione d'inchiesta sulle tramvie alla presentazione del precitato disegno di legge, ne ha fatto oggetto di parecchie pubblicazioni riferentisi tutte ad atti e documenti relativi a questioni sollevate o dalla inchiesta o dal disegno di legge. Richiamiamo perciò alla memoria dei nostri Lettori la nota apposta a pag. 262 del n. 17 del 26 scorso aprile; nota, nella quale contiensi appunto il preciso elenco di tali atti e documenti da noi pubblicati.

Il completo lavoro — a cui fa seguito l'Appendice, al quale abbiamo testè accennato — è parte, come abbiamo già premesso, della poderosa ed utilissima opera, a dispense « Costruzione ed Esercizio delle Strade Ferrate e delle Tramvie », ossia « Norme pratiche dettate da un'eletta di ingegneri specialisti », edita dall'Unione Tipografico-Editrice Torinese.

In questo suo lavoro l'egregio ing. Polese — dopo alcune considerazioni generali sulle ferrovie secondarie ed economiche — analizza e documenta:

Le norme governative stabilite in Italia per la classificazione delle ferrovie economiche, con un quadro delle prescrizioni proposto dalla Commissione governativa per i diversi tipi delle ferrovie medesime.

I difetti riscontrati nelle norme stabilite per la classificazione delle ferrovie economiche;

Il modo di procedere per ottenere la concessione delle ferrovie secondarie, con 11 allegati, ossia Leggi, Decreti Reali e Ministeriali, ecc., riferentisi alla concessione;

Segue l'Appendice di cui abbiamo già detto.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Faenza-Firenze. — *Per il tronco Ronta-Borgo San Lorenzo.* — Riportiamo dalla *Riforma:* « Il Consiglio di Stato ha approvato il progetto presentato dal Ministero dei Lavori Pubblici per la costruzione di un nuovo tronco ferroviario nella linea Faenza-Firenze. Il nuovo tronco si estenderà da Ronta a Borgo S. Lorenzo. Essendo il terreno da percorrere molto accidentato, questa costruzione ferroviaria si prevede importerà la spesa di circa 6 milioni ».

Ferrovia Bologna-Verona. — *Per il pagamento delle quote di concorso provinciale.* — Il 14 corrente tennesi un convegno dei presidenti delle Deputazioni provinciali di Bologna, Modena, Mantova e Verona, per deliberare intorno al pagamento, chiesto dal Governo, della quota di competenza provinciale per la ferrovia Bologna-Verona.

Il Ministero ha chiesto alle provincie interessate in questa linea che paghino il ventesimo del costo ora presunto per la costruzione della ferrovia (che è L. 24,827,645, mentre la legge del 1879 lo fissava solo in L. 14,660,000), dividendo la quota in 10 annualità, delle quali sette sarebbero già scadute.

La Deputazione provinciale di Bologna oppose al Governo che il pagamento delle quote a carico delle Provincie non poteva essere richiesto che in relazione ai tronchi di ferrovia costrutti o messi in costruzione, e che perciò le provincie non dovevano già pagare il ventesimo di una linea appena iniziata, ma soltanto il ventesimo del tronco Bologna-San Felice, ora costrutto.

L'adunanza dei presidenti delle quattro Deputazioni Provinciali ha perfettamente convenuto nelle idee già espresse dalla Deputazione di Bologna ed ha incaricato il signor av-

(1) Il *testo del precitato disegno di legge* fu pubblicato nel *Monitore* a pag. 794 del n. 50 del 14 dicembre 1889.

vocato Bacchelli, presidente della Deputazione provinciale di Bologna, di redigere a nome di tutti la risposta da dare al Ministro.

La tesi sostenuta nell'adunanza di Mantova, quella cioè di pagare la quota provinciale di concorso, non in rapporto alla lunghezza della linea progettata, ma sì di quella dei tronchi costrutti, è la tesi appunto già posta dai Consigli provinciali di Cuneo e di Torino per la linea Cuneo-Ventimiglia, come abbiamo accennato nello speciale articolo, a pag. 247 del n. 16.

Ferrovia dei castelli a Roma. — *Tronco Roma-Ciampino.* — Fu eseguita la visita di ricognizione del tronco Roma-Ciampino, della Roma-Albano. D'ora in poi si arriverà direttamente ad Albano, senza trasbordo e con risparmio di tempo.

Ferrovia marmifera di Carrara. — *Cenni sul tronco di prolungamento e sua inaugurazione.* — Come abbiamo accennato in questa stessa rubrica del N. 11, preannunciando la prova dei manufatti metallici, il 15 corrente ebbe luogo la inaugurazione del tronco di prolungamento della ferrovia marmifera di Carrara, da Piastravecchia al Tarnone e di là in due tronchi: l'uno, il principale, verso le cave di Fantiscritti e Ravaccione con piccoli tronchi verso le cave più lontane, dello sviluppo complessivo di circa 1 chilometro; l'altro verso i poggi di Gioia e Colonnata.

Il prolungamento ha la lunghezza di 8 km. e conta tre stazioni denominate Colonnata, Fantiscritti e Ravaccione. Esso si stacca al disopra di Torano, in regresso del tronco Miseglia-Piastravecchia, aperto all'esercizio sino dal 1876.

Il dislivello di questa nuova linea supera dalla sua origine alla stazione di Ravaccione capo di linea, cioè per 6600 metri, di metri 238.37 e corrisponde ad una pendenza media del 36 ‰ essendo di m. 216.83 la quota delle ruotaie sul livello del mare alla stazione di Torano e di metri 455.20 quella di Ravaccione, mentre fra la detta stazione e quella di Colonnata è di m. 226.13 essendo a questo punto la quota della ruotaia a m. 492.96 sul livello del mare. Dato quindi per questo primo tronco lo sviluppo di m. 5400 la sua pendenza raggiunge il 41 ‰.

Lo sviluppo totale di tutte le gallerie raggiunge i 4 km. cioè la metà dell'intiera linea. Ad eccezione della prima, tutte le altre sono scavate nel masso.

Le principali sono le seguenti: la galleria del Torrione, lunga m. 1200, incominciata il 15 maggio 1887 e perforata l'11 ottobre 1889; quella del Montenovello di m. 950, in 25 mesi; e quella di Montecroce di m. 650, in 15 mesi.

Tra le opere d'arte principali, segnaliamo due grandiosi viadotti, l'uno dei quali è a tre luci di tutto sesto di metri 16 ognuna, con l'altezza massima di m. 28; l'altro ha 5 luci di m. 16 e s'innalza a m. 40 sul piano della strada di Carrione.

L'armamento è dell'ultimo tipo usato nelle ferrovie pubbliche ed a scartamento normale.

Il tracciato fu studiato dagli ingegneri Leoni e Conti; i lavori furono diretti dall'ingegnere Albertini. Essi furono incominciati nel maggio 1887 ed eseguiti dalla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche.

Alla cerimonia di inaugurazione trassero, la mattina del 15, numerosi invitati da Firenze, Pisa e Carrara; donde mosse il treno inaugurale composto di quattro veicoli, tre dei quali erano carri comuni per il trasporto del marmo trasformati per la circostanza in eleganti vetture.

Ferrovia Belluno-Perarolo. — *Per la sanzione del Consorzio Intercomunale.* — Nella scorsa settimana tutti i Sindaci del Distretto di Pieve recaronsi presso il prefetto di Belluno per raccomandare e sollecitare le pratiche riguardanti l'attuazione del tronco ferroviario Belluno-Perarolo. Il prefetto li assicurò che quanto prima sarà convocata la Giunta Amministrativa, per sanzionare il Decreto emesso dalla Deputazione Provinciale nel 1889 sulla costituzione del Consorzio fra i Comuni interessati.

Alla costituzione di questo Consorzio abbiamo accennato in questa stessa rubrica nel n. 22 del 1° giugno 1889.

Ferrovia Dogliani-Monchiero. — *Domanda di proroga per la costruzione.* — Il Municipio di Dogliani ha chiesto al Ministero dei Lavori Pubblici la proroga di un anno all'esecuzione della linea da Dogliani a Monchiero, stata concessa al Comune stesso fino dal 1883.

Funicolare dallo stabilimento idroterapico alla stazione di Regoledo. — *Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere che, sotto l'osservanza delle stabilite condizioni, ed in via di esperimento, possa autorizzarsi l'ing. Alfredo Colli a costruire ed esercitare una ferrovia funicolare per congiungere lo stabilimento idroterapico di Regoledo colla ferrovia Lecco-Como.

Tramways di Torino. — *Risultati degli esercizi 1888 e 1889.* — Dalla Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria della Società Anonima dei Tramways di Torino, tenutasi a Bruxelles il 15 scorso aprile, riassumiamo i seguenti risultati comparati dei due esercizi 1888 e 1889:

		1888	1889
Prodotti complessivi . . .	fr.	1,422,468	1,400,615
Spese d'esercizio	»	869,522	873,421
» complessive . . .	»	1,050,390	1,049,752
Beneficio netto d'ogni onere.	»	204,788	204,311
Dividendo per azione . . .	»	10	10
Riserva statutaria	»	97,622	105,050

Tramvia a vapore Messina-Barcellona. — *Inaugurazione del tronco Messina-Faro.* — Come abbiamo preannunciato nel n. 18, il giorno 19 del corrente maggio fu inaugurato solennemente questo primo tronco da Messina al Faro. Popolazione festante, bandiere italiane e belghe, musiche e fiori dappertutto, banchetto, brindisi e telegrammi come di consueto.

Il giorno successivo la tramvia fu aperta all'esercizio.

Tramvia a vapore Borgo San Donnino-Salsomaggiore. — *Apertura all'esercizio.* — La mattina del 17 corrente, senza alcuna cerimonia od altro, fu aperta al pubblico servizio la tramvia da Borgo San Donnino a Salsomaggiore.

Tramvia a vapore Chieri-Castelnuovo di Asti. — *Per la costituzione di un Comitato provvisorio.* — I notabili dei comuni di Castelnuovo d'Asti, Moncucco, Moriondo, Mombello, Arignano ed Andezeno stanno adoperandosi per la costituzione di un Comitato provvisorio in Castelnuovo d'Asti per promuovere la costruzione di una tramvia che da Chieri tenda a Castelnuovo, con intento dell'allacciamento, col tempo, a quella di Cortanze per Asti. L'idea di questa tramvia non è nuova.

Già prima che si incominciassero i primi studi per la ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale — per la quale furono poi compiuti gli studi definitivi, d'incarico del Municipio di Torino, dall'ing. Vincenzo Soldati — era stato compilato un progetto di tramvia percorrente, per la massima parte, la strada della « Cremera » allora consortile, ora provinciale.

La ferrovia è sempre di là da venire; ed intanto progettasi di far ritorno a più modesto proposito tramviario.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti di aprile 1890.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di aprile 1890, confrontato con quello dello stesso mese 1889, fu il seguente:

		aprile 1890	aprile 1889
Passeggieri trasportati .	Num.	105,000	98,241
» introito . .	Fr.	479,500	473,957.51
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	450	456
» introito . .	Fr.	47,200	49,628.59
Bestiame trasportato . .	Capi	7,430	1,851
» introito . . .	Fr.	13,000	8,521

Merce trasportata . .	Tonn.	62,300	62,889
» introito . . .	Fr.	640,000	635,105.44
Introito complessivo . .	»	1,180,000	1,167,212.54
» chilometrico. .	»	4,436.09	4,388.02
Proventi diversi . . .	»	35,000	34,089.17
Introito generale . . .	»	1,215,000	1,201,301.71
Spesa complessiva . .	»	520,000	458,381.97
» chilometrica . .	»	1,954.89	1,723.24
Introito netto	»	695,000	742,919.74

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Circa i prodotti nei mesi di gennaio, febbraio e marzo del corrente anno vedansi rispettivamente i numeri 9, 12 e 17.

— *Assemblea generale.* — Il 30 p. v. giugno si terrà a Lucerna l'Assemblea generale degli Azionisti.

Ferrovia dello Spluga. — *Tracciato del tronco da Coira a Tosanna.* — Riportiamo dalla *Gazzetta Ticinese:* « Il 14 corrente il Comitato svizzero per la ferrovia dello Spluga ha fissato il tracciato della linea per Coira a Tosanna in base al progetto elaborato dal signor ingegnere in capo Moser d'accordo colla Società Adriatica. Secondo questo progetto, la stazione di Reichenau verrà a trovarsi sulla sponda sinistra del Reno, nella così detta Isola. Da quel punto, la linea si svolgerà per la massima parte sul terreno della correzione del Reno superiore fino a Katzis, ove è prevista la stazione internazionale settentrionale. Presso Katzis incomincierebbe la linea di montagna, che raggiungerebbe la stazione di Tosanna con una pendenza del 26 per 0|00, passerebbe la Nola con un tunnel, senza altre costruzioni straordinarie, come è previsto nel progetto della Società Adriatica, e percorrerebbe la Viamala e la vallata Schamser fino all'imbocco nord del gran tunnel ».

Circa questo tronco vedansi le « Notizie ferroviarie Estere » nel n. 8 del corrente anno. Ricordiamo poi che dell'andamento della questione per la ferrovia dello Spluga abbiamo trattato, nella stessa rubrica, nei numeri 38, 45, 46 e 48 del 1889 e specialmente nel n. 31 dello stesso anno; nel quale abbiamo pubblicato un brano del Rapporto dell'« Unione delle Ferrovie Svizzere », relativo alle spese di costruzione della ferrovia dello Spluga, secondo un piano generale elaborato dalla Società Italiana per la Rete Adriatica.

Ferrovie Inglesi. — *Infortuni nel 1889.* — Nell'anno scorso sono rimaste uccise, in seguito ad infortuni sulle ferrovie inglesi, 1076 persone contro 905 nel 1888; e restarono ferite 4836 persone contro 3826 nel 1888.

Questo considerevole aumento del numero dei morti e feriti è stato principalmente causato dall'infortunio successo il 12 giugno 1889 sulla grande ferrovia settentrionale dell'Irlanda, in cui rimasero uccisi 78 bambini e feriti 200.

Anche facendo le debite proporzioni noi siamo ben lontani dalle cifre della statistica inglese.

— *I ritardi nei treni per Londra durante il gennaio 1890.* — Dalla statistica raccolta d'ordine del Parlamento inglese risulta che dei N. 26,499 convogli portanti passeggieri che arrivarono nel mese di gennaio 1890 alle nove grandi stazioni di Londra, N. 8688 convogli erano della società *Great Eastern.*

Ecco l'esattezza relativa di questi N. 8688 convogli.

87.52 0|0	arrivarono in orario,						
6.77	» arriv. con rit.	variabile fra	3	e	5	minuti	
3.94	»	»	»	5	»	10	»
1.14	»	»	»	10	»	15	»
0.29	»	»	»	15	»	20	»
0.11	»	»	»	20	»	25	»
0.14	»	»	»	25	»	30	»
0.09	»	»	maggiore di 30	—	—		»
100 —							

Ferrovie Turche. — *Domande e concessioni di nuove costruzioni nella Turchia Europea e nell'Asiatica.* — Le domande di concessioni per nuove costruzioni ferroviarie affluiscono alla Sublime Porta; ove paiono bene accette, purchè non importino grosse garanzie d'interessi sui capitali impiegativi.

Diamo all'uopo notizia delle principali concessioni chieste od accordate in quest'ultimo tempo:

1. Ferrovia da Scutari per Tchamlidja e Bolon, con raccordamento coi giacimenti carboniferi di Eraclea; questa domanda fu già approvata dal Consiglio di Stato;
2. Tramvia di 9 km. da Ada-Bazar alla ferrovia di Anatolia; questa domanda fu del pari approvata dal Consiglio di Stato;
3. Ferrovia da Alessandretta a Biredijk, passando per Aleppo;
4. Ferrovia da Samsow a Sivas, la cui domanda è fatta da capitalisti tedeschi;
5. Ferrovia Modania-Brussa-Kutabia, per la quale sono già incominciati gli studi preliminari;
6. Ferrovia da Eski-Baba, sulla linea di Adrianopoli a Gallipoli; da Gallipoli a Lapsaki i treni sarebbero trasportati su speciali piroscafi. Una ferrovia sarebbe poi costrutta da Lapsaki a Balukesri; con due raccordamenti l'uno verso Erdek e l'altro verso Brussa. Per questa ferrovia, lunga 600 chilometri, domandasi la garanzia d'un prodotto brutto di fr. 10,000;
7. Ferrovia da Damasco a Beyruth, domandata dai notabili delle due città.

— *Inaugurazioni e prossime aperture all'esercizio.* — Il tronco Magnesia-Soma, costrutto dalla Società della ferrovia Smirne-Cassaba, fu inaugurata al principio del corrente anno.

Nel prossimo giugno avrà luogo, annunciasi, l'apertura all'esercizio d'un primo tronco della rete dell'Anatolia lungo 40 km.

Ferrovie nel Nord d'America. *Consumo di rotaie negli Stati Uniti durante l'ultimo decennio 1880-1889.* — Pubblichiamo il seguente prospetto decennale, compilato secondo gli ultimi dati statistici:

Anni	Nuove costruzioni (miglia)	CONSUMO NETTO IN TONNELLATE totale	nuove costruzioni	rifacimenti
1880 . .	7,174	1,752,526	817,800	934,726
1881 . .	9,789	2,230,421	1,116,000	1,114,421
1882 . .	11,591	1,912,921	1,321,000	591,921
1883 . .	6,755	1,399,671	770,100	629,571
1884 . .	3,977	1,144,850	453,378	691,472
1885 . .	3,131	1,096,667	356,934	739,733
1886 . .	8,647	1,700,000	985,989	714,014
1887 . .	12,872	2,450,869	1,544,650	906,219
1888 . .	6,801	1,593,377	816,120	776,257
1889 . .	5,300	1,596,196	636,000	960,196

Per il corrente anno 1890 calcolasi che:

5038 miglia di nuove ferrovie sono in costruzione, e dovranno essere compiute nel corso dell'anno medesimo;

7041 miglia hanno già terminati gli studi ed anche i progetti preliminari;

2831 miglia hanno gli studi a tal punto da permettere che si proceda nel corso dell'anno al principio dei lavori di costruzione.

Calcolasi, perciò, secondo alcuni a 1,800,000 tonnellate il fabbisogno di rotaie per l'anno corrente e secondo altri a 2,000,000.

Ferrovie Asiatiche. — *Tra la China ed il Tonchino.* — Il Governo francese ha ricevuto notizia della inaugurazione della strada ferrata che collega il Tonchino alla China passando per Yunnam.

Notizie Diverse

Commissione permanente per la direzione dei servizi del porto di Genova. — *Adunanza del 16 corrente.* — Il Prefetto, Presidente, ha constatato anzitutto come il servizio ferroviario abbia continuato a procedere, nell'ultima quindicina, in modo soddisfacente.

Si passò poscia alla trattazione delle pratiche all'ordine del giorno.

Relativamente alle precauzioni da adottarsi all'arrivo ed

allo scarico dei piroscafi-cisterna carichi di petrolio nel porto, due proposte furono presentate: l'una di assegnare ai detti piroscafi un luogo d'approdo lontano dalle banchine del bacino interno del Passo Nuovo, e preferibilmente nell'avamporto mediante il prolungamento della tubulatura in ferro destinata a trasportare il liquido dai galleggianti fino ai serbatoi; l'altra di continuare a fare scaricare detti piroscafi entro il bacino, mettendo in opera tutte le cautele necessarie. Dopo discussione, prevalse la seconda proposta; poichè la Commissione fu unanime nel riconoscere che lo scarico, come attualmente è fatto, presenta serio pericolo. E, ritenuto che uno dei mezzi per scongiurare il pericolo stesso sia quello di recingere il piroscafo di una panna a guisa di argine galleggiante, per impedire che nel caso di accidentale sperdimento del petrolio esso si estenda oltre la panna, ma rimanga entro questa, e il piroscafo possa poi, a mezzo di pompe assorbenti, ricuperarlo, la Commissione deliberò di far voto al Ministero perchè ordini tale precauzione a chi di ragione, insieme all'altra di tener pronti sulle banchine convenienti depositi di sabbia per l'estinzione di eventuali incendi.

Venne quindi in discussione la pratica relativa alla tariffa unica ferroviaria per gli scali del Porto; e la Commissione, intesa la relazione del Presidente della Camera di Commercio, e discussi gli studi e le proposte del Ministero, deliberò di far voto perchè la tariffa attuale venga mantenuta per due anni; onde, trascorso tal periodo di tempo, si possa, in base all'esperienza fatta, procedere ad una revisione e conseguente modificazione, se ne sarà il caso, della tariffa stessa.

Dopo di che, su proposta del Capitano del Porto, del Rappresentante ferroviario e del Direttore dei lavori del Porto, la Commissione deliberò che siano collocati nei diversi sporgenti del Porto le tabelle indicanti le nuove relative demarcazioni, e che sul Molo Nuovo sia posta una lapide che ricordi il dono fatto per la sua costruzione dal Duca di Galliera ed il nome dell'ing. Adolfo Parodi, autore dell'opera.

Venne in seguito approvato un progetto di convenzione da passarsi tra l'Amministrazione ferroviaria ed il Ministero dei Lavori Pubblici per regolare le attribuzioni delle rispettive Amministrazioni in quanto riguarda la pulizia, la manutenzione e l'illuminazione delle calate del Porto.

Fu infine deliberato di lasciar libera, per la costruzione di una passerella tra piazza Principe ed il ponte Federico Guglielmo, una zona dell'area assegnata al Municipio per l'erezione del monumento al Duca di Galliera.

Contatore telefonico. — Riportiamo dalla *Gazzetta Ticinese:* « Il sig. Alberto Huguenin in Chaux-de-Fonds ha inventato un apparato il quale, messo in comunicazione col telefono, annota i discorsi fatti. È questo un ottimo ritrovato per gli abbonati al telefono; in quanto che dà la possibilità di poter controllare in ogni tempo quante parole vennero fatte, quanto si sia ancora lontani ovverosia vicini alle 800 parole fissate per massimo delle trasmissioni. L'apparato in quistione è un orologio con tre sfere di cui la prima segna le decine sopra una carta divisa in 100 gradi, la seconda dà le centinaia e la terza le migliaia; giunti alla cifra di 9999 l'apparato può essere rimesso a 0 ».

La navigazione sul Danubio. — *Statistica 1889.* — Dalla relazione della Commissione Europea del Danubio sulla navigazione del Danubio nel 1889, comparativamente al 1888, riportiamo il seguente prospetto riassuntivo delle tonnellate spettanti ai principali Stati.

Stati	Tonnellate 1889	Tonnellate 1888
Inghilterra	1,001,000	947,000
Francia	64,000	61,000
Grecia	128,000	96,000
Austria	77,000	83,000
Turchia	78,090	67,000
Italia	66,000	32,000

È a notarsi il considerevole aumento spettante all'Italia; il numero delle tonnellate si è più che raddoppiato.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 227,000 * per ampliamento della stazione di Gioia del Colle, della linea Taranto-Bari;

L. 68,500 * per lavori di consolidamento del corpo stradale tra i km. 163.200 e 164.250 della ferrovia Roma-Solmona;

L. 9,400 per rifacimento in acciaio di binari e di deviatoi semplici nelle stazioni di Bovino, Piancrottolo, Ariano e Montecalvo, della ferrovia Foggia-Napoli;

L. 9,100 per consolidamento del rilevato ferroviario fra i chilometri 14.973 e 15.022 a sinistra, e fra i km. 14.900 e 14.950 e 14.960 e 15.064 a destra, del tronco da Bologna a San Giovanni in Persiceto, nella ferrovia da Bologna a Verona;

L. 5,600 per applicazione di apparecchi elettrici di controllo ai segnali a disco delle stazioni situate fra Cornuda e Belluno, nella ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

L. 5,600 per costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia Udine-Pontebba, fra i km. 44.200 e 44.260;

L. 5,400 per prolungamento della passerella metallica costruita di fianco al ponte ferroviario sul Marecchia nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

L. 2,600 per ricostruzione di murature lesionate in una spalla del ponte sul Fella al km. 52.190.75 della ferrovia da Udine a Pontebba;

L. 1,200 per consolidamento a valle della spalla verso Albacina del sottovia di luce m. 4 sul retto, al km. 240.182 da Roma, della linea Macerata-Albacina;

L. 1,000 per nuovo progetto per la sistemazione delle comunicazioni fra le tre vasche del rifornitore della stazione di Parma;

L. 950 per impianto di bocche da incendio nella stazione di Foligno, della linea Roma-Orte-Foligno-Ancona;

L. 900 per opere di difesa della trincea di Campiuccioli presso il km. 290.400 della linea Roma-Firenze;

Progetto per l'impianto di un binario di servizio onde estrarre ghiaia e materie ghiaiose e sabbiose dal fiume Ofanto, occorrenti nei primi tronchi della ferrovia Rocchetta Melfi-Gioia del Colle.

Rete Sicula. — L. 243,199.40 * per rifacimento in acciaio di tratti di binario armati in ferro sul tronco Messina-Catania della linea Messina-Catania-Siracusa, oltre L. 696,278.41 * per il materiale metallico d'armamento.

Direzione tecnica governativa per la ferrovia Isernia-Campobasso. — Progetto * tecnico definitivo del tronco Boiano-Cantalupo del Sannio.

Direzione tecnica governativa della ferrovia Bologna-Verona. — Progetto * definitivo del tronco San Felice-Revere.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Appalto lavori di riordino del rio Valeria sovrapassante la galleria del Monte Olimpino, sulla linea Milano-Chiasso. Importo L. 33,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 29 andante.

Appalto lavori di consolidamento del tratto di linea detto *le Solatie* alla progressiva 255.400, della linea Asciano-Montepescali. Importo L. 17,000. Termine utile, come sopra, fino alle ore 10 ant. del 4 giugno p. v.

SVIZZERA. — *Commissione direttiva della ferrovia Svizzera Sud-Est a Waedensweil.* — Sino alla sera del 3 p. v. giugno ricevonsi le offerte per l'esecuzione dei lavori di basamento delle nuove linee: Pfäffikon-Samstargen e Biberbrücke-Goldau (Vedi pagine *Annunzi*).

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Fantoni Vincenzo e Figli, di Alessandria, l'appalto dei lavori per l'impianto siepi lungo il tronco Castelrosso-Livorno Vercellese, della linea Torino-Milano.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Comune di Bono (Sassari) (28 maggio, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto per la costruzione del fabbricato ad uso Scuole, Municipio e Pretura. Importo L. 41,536.08 (V. N. 18).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Modena (30 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori d'urgente costruzione di muri di sostegno in dieci distinte località del tratto della strada nazionale N. 39, compreso tra l'abitato di Serramazzoni e la colonnetta N. 32 da Modena, in comune di Monfestino. Importo ridotto lire 27,392 (V. N. 19).

Genio Militare di Firenze (30 maggio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di due coppie di tettoie in muratura, di cui una coppia nella regione Chiocciolaio e l'altra nella regione Portacolle della tenuta del Deposito Allevamento Cavalli in Grosseto. Importo L. 74,000. Cauzione L. 7400. Lavori ultimati in 180 giorni.

Direzione straordinaria del Genio Militare dei lavori della R. Marina in Taranto (31 maggio, ore 11 ant., definitivo). — Appalto per la manutenzione degli immobili destinati ad uso della Regia Marina nella Piazza di Taranto durante il triennio 1° luglio 1890, 30 giugno 1893. Importo ridotto L. 149,610.70 (V. N. 16).

Comune di Cervere (31 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un canale in muratura e riempimento del rivo di San Sebastiano diviso in 2 lotti. Importo L. 17,800.

Prefettura di Porto Maurizio (31 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione e posa di 3 gavitelli d'ormeggio in ferro pel porto di Oneglia. Importo L. 11,500. Cauzione provv. L. 500. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Municipio di Livorno (31 maggio, ore 2 pom., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto della costruzione d'un nuovo gruppo di porticati nel Cimitero comunale. Importo L. 70,000 (V. N. 16).

Intendenza di Finanza di Roma (31 maggio, ore 10 ant., definitivo). — Affitto biennale delle miniere di ferro di Rio Vignerio, Rio Albano, Terranera di Capobianco, Calamita e Ginevro nell'Isola dell'Elba, dello stabilimento industriale di ferro in Follonica (Toscana) dei terreni ferriferi di proprietà demaniale nell'Isola del Giglio e della cava delle pietre refrattarie a Pruno nel Pietrasantino. Avvenuto l'aumento del ventesimo, i prezzi fatti sono di L. 4.4835 per ogni tonnellata di minerale andante e di L. 5.5335 per ogni tonnellata di minerale minuto lavato (V. N. 12 e 16).

Amministrazione del Conservatorio di Santa Maria delle Grazie in Sorrento (2 giugno, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione dell'abolito Monastero della Trinità, aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 16 0|0 su L. 54,500.

Deputazione Provinciale di Roma (2 giugno, ore 10 ant., fatali). — Appalto dei lavori di riparazione sulla strada Colonnetta di Soriano, stazione di Gallese, che partendo da Colonnetta di Soriano giunge al piazzale della stazione di Gallese (m. 25,491). Importo ridotto L. 17,608.35 (V. N. 18).

Studio del notaio Borgarello (Torino), (2 giugno, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere di estrazione d'acqua dai Sagnassi di Centallo. Importo ridotto L. 32,958 (V. N. 17).

Comune di Roiate (Roma), (5 giugno, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del pubblico cimitero. Importo lire 11,419.69. Cauz. provv. L. 600. Lavori compiuti in 180 giorni. Fatali 24 giugno, ore 12 merid.

Municipio di Cerignola (6 giugno, ore 11 ant., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione dei locali della stazione ferroviaria in Cerignola e delle opere dipendenti. Importo ridotto L. 174,850 (V. N. 19).

Città d'Oneglia (6 giugno, ore 11 ant., definitivo). — Appalto a corpo dei lavori di costruzione del Palazzo comunale. Importo ridotto L. 75,977.68 (V. n. 16 e 19).

Comune di Artena (Velletri), 7 giugno, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione del cimitero. Importo L. 36,000. Fatali a giorni 15.

Direzione straordinaria del Genio Militare per la R. Marina in Venezia (9 giugno, ore 2 pom., unico e definitivo). – Appalto dei lavori relativi alla sistemazione delle officine fabbri da grosso nel R. Arsenale Marittimo di Venezia. Importo L. 100,000. Lavori compiuti in 800 giorni. Cauz. L. 10,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Aquila (10 giugno, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 4° tronco della strada provinciale di 2ª serie, N. 48, da Santa Lucia nel Cicolano per la valle del Salto a Rieti, e diramazione da Santa Lucia per i prati di Castiglione, la Sella di Acquafredda Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo, alla Nazionale Aquila-Teramo, compreso fra il fosso di Offeio e S. Martino (metri 5,016.44). Importo L. 152,430. Cauz. provv. L. 12,000. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Forlì — L'appalto per la costruzione del nuovo carcere giudiziario, anzichè il 22 corrente, avrà luogo il 31 corr., con aggiudicazione definitiva (V. n. 20).

Prefettura di Roma. — Il Prefetto approvò la deliberazione della Giunta comunale di Roma per l'appalto dei lavori della vòlta e dell'acquedotto Paola presso via Tiradiavoli per un importo di L. 10,000.

Ha pure approvato l'appalto dei lavori di restauro di vari tratti dell'acquedotto Felice, presso porta Furba, per L. 20,000, pel quale è stata indetta l'asta pubblica.

Trieste. — *Ferrovie dello Stato Austriaco* (2 giugno). — Costruzione di edifici nella stazione di Barcola. Importo fiorini 83,000.

Tunisia. — *Ministero a Tunisi* (3 giugno, ore 10 ant.). — Costruzione d'un cavaliere (fortificazioni) al porto di Tunisi. Importo fr. 82,584; cauzione fr. 6000.

Francia. — *Prefettura della Corsica ad Aiaccio* (7 giugno, ore 2 pom.). — Rivestimento della scarpa esterna della cittadella del porto d'Aiaccio. Importo fr. 45,000; cauz. fr. 800.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Città di Spezia. — (27 maggio, ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura di: tonn. 2500 di **carbone** Neropelton; N. 80,000 **mattoni** refrattari e 10 tonn. **terra** refrattaria. Cauzione L. 9000. Fatali 4 giugno.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia (3 giugno, ore 12 merid., fatali). — Fornitura di **spranghe** di graticola in ferro fucinato per fornelli di caldaie a vapore e traverse di sostegno di dette spranghe. Importo ridotto del 25.80 0|0 su L. 100,000 (Vedi n. 18).

Direzione Territoriale d'Artiglieria — Roma (4 giugno, ore 10 ant., unica e def.). — Fornitura di **zinco** in lamiera: kg. 300 da millimetri 1.5; kg. 500 da mm. 2; kg. 700 da mm. 3 a L. 0.90 il kg. Cauz. L. 216. Consegna a giorni 30.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia (4 giugno, ore 12 merid. 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Fornitura di tonnellate 300 di **zavorra** in pani di ferraccio da kg. 100 e tonnellate 200 idem da kg. 50. Importo L. 55,000 (V. n. 17).

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia (11 giugno, ore 12 merid., unica e def.). — Fornitura di kg. 29,200 di **ferro** fino in verghe di varie dimensioni. Importo L. 8760. Cauz. L. 875.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia (12 giugno, ore 12 merid., unica e def.). — Fornitura di **tubi** di rame e di ottone di diversi diametri e lunghezze. Importo L. 146,765.50. Cauzione L. 14,700.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia (14 giugno, ore 12 merid., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Fornitura di chilogrammi 400,000 di **ferraccio** grigio in pani Eglinton. Importo L. 48,000 (V. n. 18).

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la fornitura in opera di 14 casotti telemetrici per le fortificazioni di Messina per conto del Ministero della Guerra.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società An. dei Tramways a vapore delle Provincie di Verona e Vicenza. — Elenco delle Obbligazioni state estratte e pagabili dal 1° giugno p. v., presso il *Comptoir d'Escompte* in Bruxelles:
124 340 657 1275 1279 1335 1850 2307 2424 2628 2801 2804 2917 3038 3089 3356 3439 3446 3585 3621 3786 3790 3799 3842 4075.

Tramways a vapore della Provincia di Brescia. — Elenco delle obbligazioni estratte il 30 aprile e rimborsabili in L. 500 a datare dal 1° giugno. N. 315 1175 1404 1696 1938 2094 2940 2995 3458 3669 3750.

Elenco delle Obbligazioni estratte e state annullate: N. 1746 2222 2255 2271 2328 2459 2495 2768 3065 3542 4251 4295 5061 5064 5151 5412 5644 5750 6150 6275 6798 7232 7390.

Società Strade Ferrate Meridionali (Rete Adriatica). — Il 16 maggio 1890 è avvenuta l'estrazione delle Obbligazioni, che, dal 1° prossimo ottobre, cesseranno di essere fruttifere (Vedi pagine *Annunzi*).

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

8 giugno. — **Società An. per la Strada Ferrata Mantova-Cremona.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 merid., nella Sede sociale in Milano.

Società Minerarie, Metallurgiche e Carbonifere.

9 giugno. — **Carbonifera Industriale Italiana.** — Assemblea generale ordinaria di seconda convocazione per le ore 2 pom., in Genova nella Sede sociale.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Maggio 17	Maggio 24
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 716	734.75
» » Mediterranee	» 573	588
» » Sicule	» 575	575
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo Marsala-Trapani	» 360	370
» » Gottardo	» 860	860
Buoni Ferrovie Meridionali	» 534	535
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 294	294
» » Novara-Seregno	» —	—
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 315	315
» » » 2ª emiss.	» 309	309
» » Centrale Toscana	» 520	520
» » Meridionali	» 314.50	315.50
» » Sarde, serie *A.*	» 307	307
» » » serie *B.*	» 310.50	310 50
» » » 1879	» 306	306
» » Pontebba	» 450	459
» » Nord-Milano	» 264.50	264.50
» » Meridionali Austriache	» 328	332.50
» » Gottardo 4 %	» 103	102.50

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

Germania. — Mercato stazionario con poche trattazioni; mantengonsi tuttavia i prezzi, per causa della diminuzione negli *stocks* e dell'elevato costo della mano d'opera. Segnalasi sempre attività nelle esportazioni, eccetto verso l'Olanda ed il Belgio verso cui continuano a diminuire.

Olanda. — La città di Bois-le-Duc, nella rinnovazione dei contratti in Germania per la fornitura di 80,000 tonnellate circa di carbone per il gas, ha convenuto il prezzo da fiorini 11 a 12 per tonnellata, ossia fr. 23.50 a 25; mentre nello scorso anno il contratto era stato conchiuso a fiorini 7.

Ferri e ghise.

Belgio. — Mercato sempre calmo; i laminatoi conclusero qualche affare avendo diminuito i prezzi. Ad avvivare questa tendenza converrebbe che i produttori di carboni diminuissero anch'essi i prezzi; cosa a cui non paiono disposti.

Germania. — Il mercato è sempre più impensierito per l'invasione francese; che, dopo i prodotti in ghisa, minaccia quelli in acciaio. Ciò ha indotto i sindacati a ribassare i prezzi. Le *toles* sono diminuite, secondo le regioni, da 20 a 30 M.; i ferri sono scesi a 180 M.

Studiasi il progetto di adottare per le ferrovie dello Stato le rotaie di 41 chilogrammi.

Francia. — Affari sempre rari. Le vecchie rotaie in ferro sono sempre deboli; i compratori non accedono al prezzo di fr. 110.

Inghilterra. — La produzione dei ferri fu nel 1889 di 2,253,756 tonnellate, con un aumento di 222,283 tonnellate sul 1888 e di 552,444 sul 1887. La produzione 1889 segna una diminuzione su quelle dal 1880 al 1884; il massimo fu raggiunto nel 1882 con una produzione di 2,841,534 tonnellate.

— *Middlesbrough.* — Mercato debole; i fabbricanti accettano 41 sc. 3 d. per la ghisa *Cleveland* n. 3, e 40 sc. per i *warrants*. Anche l'acciaio ha subito una riduzione nei prezzi.

Spagna. — Nel distretto di Bilbao la produzione si risentì degli scioperi scoppiativi; i prezzi tuttavia si mantennero.

Rame.

Francia. — *Parigi.* — Mercato attivo e conseguente rialzo nei prezzi. *Chili* in barre, prime marche, fr. 145 contro 138.75 della settimana precedente; marche ordinarie fr. 140 contro 133.75; lingotti e piastre fr. 146.25 contro 141.25; *Best Selected* fr. 153.50 contro 148.75.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato senza animazione, ma prezzi fermi alla quotazione della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — Mercato animatissimo con rialzo nei prezzi di oltre 2 Ls.; le dimande provengono specialmente dagli Stati Uniti del N. A. *Chili*, a contanti, da Ls. 52-12 6 a 52-15; a tre mesi, da Ls. 53-2-6 a 53; prezzi non più raggiunti dallo stacelo della « Société des Métaux ». *Tough* inglese da Ls. 56 a 57; *Best Selected* da Ls. 59 a 60; fogli forti da Ls. 66 a 67; fogli dell'India da Ls. 61 a 62.

Stati Uniti del Nord. — *Nuova-York.* — Consumo enorme; diminuzione sugli *stoks*; produzione insufficiente. Rame del *Lac* da 14 7/8 a 15 cts.; marche ordinarie da 12 1/2 a 13 cts.

Stagno.

Francia. — *Parigi.* — Mercato al rialzo. *Banka* fr. 256.25 contro 253.75 della settimana precedente; *Billiton* fr. 252.50 contro 250; *Détroits* fr. 247.50 contro 245; stagno inglese fr. 250 contro 245.

Germania. — *Amburgo.* — Mantengonsi i prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — *Détroits*, a contanti, da Ls. 94-10 a 94 15; a tre mesi, da Ls. 95 a 95-5. Australiano con premio di 7 sc. 6 d. sui *Détroits*. Lingotti inglesi ordinari Ls. 98-5; le barre Ls. 99; i lingotti affinati Ls. 100.

Olanda. — *Amsterdam.* — *Banka*, disponibile, da fiorini 56 a 57; a termine, fiorini 56 3/4. *Billiton*, disponibile, da fiorini 55 1/2 a 56 5/8; a tre mesi, da fiorini 56 a 56 3/4. Tendenza, in fine, al ribasso di 1/2 fiorino.

Piombo.

Francia. — *Parigi.* — Mercato debole, ai prezzi della settimana precedente.

Germania. — *Amburgo.* — Prezzi della settimana precedente, cioè: piombo inglese in *saumons* M. 14-90; piombo tedesco in rotoli M. 16-40; piombo tedesco in *saumons* M. 14 90; piombo di Spagna M. 17-50 il quintale.

Inghilterra. — *Londra.* — Mercato ben tenuto con rialzo. Piombo straniero da Ls. 12-17-6 a 13; piombo inglese da Ls. 13-2-6 a 13-5.

Zinco.

Francia. — *Parigi.* — Nuovo rialzo per mancanza specialmente del metallo. Zinco di *Slesia*, consegna all'Havre, fr. 61.10 contro 60 della settimana precedente; altre buone marche, id, fr. 61 contro 59.50; altre buone marche, consegna a Parigi, fr. 61.25 contro 60.

Germania. — *Amburgo.* — Zinco di *Slesia*, pronto, da M. 25 a 26 ogni 50 chilg.; laminato di *Slesia* e zinco della *Vieille Montagne*, questo dogana compresa, M. 26-20.

Inghilterra. — *Londra.* — Aumento di Ls. 1 sui prezzi della settimana scorsa, con tendenza ferma.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 13ª Decade — dal 1° al 10 Maggio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	1.101.746 10	57.111 64	269 966 13	1.262.938 51	7.435 05	2.699.197 43	4.055 00	665 65
1889	1.023.201 48	70.493 09	269 240 61	1.236.621 23	7.612 47	2.607.168 88	3.997 00	652 28
Differenze nel 1890	+ 78.544 62	— 13 381 45	+ 725 52	+ 26.317 28	— 177 42	+ 92.028 55	+ 58 00	+ 13 37
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	11.020.513 43	553.794 08	3.446.056 67	16.509.716 44	131.253 08	31.661.333 70	4.055 00	7.807 97
1889	11.344.741 28	595.058 23	3.360.900 13	15.597.786 58	136.445 23	31.034.931 45	3.997 00	7.764 56
Differenze nel 1890	— 324.227 85	— 41.264 15	+ 85.156 54	+ 911.929 86	— 5.192 15	+ 626.402 25	+ 58 00	+ 43 41
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	59.292 90	1.555 10	19.073 36	126.868 09	1.564 95	208.354 40	1.143 63	182 18
1889	71.188 93	1.394 79	17.218 89	96.477 45	1,412 80	187.692 86	1.135 68	165 27
Differenze nel 1890	— 11.896 03	+ 160 31	+ 1.854 47	+ 30.390 64	+ 152 15	+ 20.661 54	+ 7 95	+ 16 91
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	750.265 29	14.482 09	212.056 41	1.075.355 66	11.702 70	2 063.862 15	1.117 79	1 846 38
1889	795.960 34	15.029 05	185.437 43	958 860 93	11.730 98	1.967.018 73	1.116 41	1.761 91
Differenze nel 1890	— 45 695 05	— 546 96	+ 26.618 98	+ 116.494 73	— 28 28	+ 96.843 42	+ 1 38	+ 84 47

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1890	Prodotti della decade 1889	Prodotti della decade *Differenze* nel 1890	Prodotti dal 1° gennaio 1890	Prodotti dal 1° gennaio 1889	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1890
Viaggiatori	3.888 50	4.973 80	— 1.085 30	37.000 71	42.817 10	— 5.816 39
Merci	790 75	781 75	+ 9 00	10.115 36	9.796 07	+ 319 29
Introiti diversi	22 90	21 75	+ 1 15	3.289 03	401 05	+ 2.887 98
Totali	4.702 15	5 777 30	— 1.075 15	50.405 10	53.014 22	— 2.609 12

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

31ª Decade — Dal 1° al 10 Maggio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1890	94.159 26	2.339 41	3.928 56	107.060 77	383 60	207.871 60	609 00	341 33
1889	91.598 55	2.070 59	7.563 06	82.297 94	1.514 10	185.044 24	609 00	303 85
Differenza nel 1890	+ 2.561 71	+ 268 82	— 3.634 50	+ 24.762 83	— 1.130 50	+ 22.827 36	»	+ 37 48
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 10 MAGGIO 1890					
1889-90	2.988.078 43	65.059 56	338.425 00	3.438.154 57	35.897 56	6.865.615 12	609 00	11 273 59
1888-89	2.955.988 06	60.282 31	291.627 05	3.137.988 43	54.539 59	6.500.425 44	609 00	10.673 93
Differenza nel 1890	+ 32.090 37	+ 4.777 25	+ 46.797 95	+ 300.166 14	— 18.642 03	+ 365.189 68	»	+ 599 66
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	12.847 70	56 30	205 15	4.450 70	45 00	17.604 85	111	158 60
1889	4.188 80	36 21	133 95	1.503 22	55 47	5.917 65	64	91 84
Differenza nel 1890	+ 8.658 90	+ 20 09	+ 71 20	+ 2.947 48	— 10 47	+ 11,687 20	+ 47	+ 66 76
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 10 MAGGIO 1890.					
1888-90	370.935 27	2.543 17	24.653 38	117.094 73	761 74	515.988 29	111	4.648 54
1888-89	132.651 27	1.537 93	7.421 94	50.509 35	1.441 99	193 562 48	64	3.024 41
Differenza nel 1890	+ 238.284 00	+ 1.005 24	+ 17.231 44	+ 66.585 38	— 680 25	+ 322.425 81	+ 47	+ 1.624 13

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Maggio* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Nettuno-Ciampino	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 103	Chil. 14	Chil. 53	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	3,640.10	12,187.00	1,115.50	5,610.50	1,050.70	2,967.70	3,603.85	5,598.25	4,852.55	1,825.50	4,825.05	3,903.90
Bagagli e Cani	65.05	215.55	22.50	186.45	10.90	38.35	8.25	51.80	55.70	16.25	27.35	25.30
Merci a G. V. ed Accelerata	462.65	2,601.45	105.60	488 35	121.45	303.00	79.35	178.15	409 10	250.00	352 20	380.10
Merci a P. V.	4,807.50	7,512.15	1,107.60	1,640.90	2,208.15	1.436.85	26.85	2,884.10	2,210.10	308.00	3,955.35	649.20
Totali	8,975.30	22,516.15	2,351.20	7,926.20	3,391.20	4,745.90	3,718.30	8,712.30	7,527.45	2,399.75	9,159.95	4,958.50

ANNUNZI

FERROVIA SVIZZERA SUD-EST

AVVISO DI CONCORSO

per l'esecuzione dei lavori di basamento delle nuove Linee della Ferrovia Sud-Est: Pfäffikon-Samstagern e Biberbrücke-Goldau.

La Commissione Direttiva mette al concorso i seguenti lavori e lotti:

Lotto Num.	Kilometri	Lavori di terra m³	Lavori di rocca m³	Lavori in pietra (Steinsätze) m	Gallerie m³	Murature all'aperto m³	Tubi cemento Diametro 0.25-1 m. m	Ghiaia e lavori di basamento m³	Getto di pietre (Steinwurf) m³	
I	0.000 / 7.500	74700	1900	—	—	1120	540	17800	—	Pfäffikon-Wollerau-Samstagern
II *a*	0.000 / 3.772	50100	—	3200	—	1670	250	8700	—	Biberbrücke-Wettertanne
II *b*	3.772 / 9.190	42700	—	60	—	600	290	13100	—	Wettertanne - Rothenthurm - Biberegg
III	9.190 / 13.305	51700	30600	3600	85	4890	200	10000	830	Biberegg-Sattel
IV	13.305 / 16.670	48100	28400	9100	52	3270	290	6000	—	Sattel-Eccehomo-Kapftobel
V	16.670 / 20.777	46500	38500	3540	57	4070	140	9000	—	Kapftobel-Steinerberg-Goldau
Totale . . .		313800	99400	19500	194	15620	1710	64600	830	

Le offerte si possono fare per singoli lotti o per il totale.

Le basi per questi lavori, piani, profili, stima preventiva e i libretti delle condizioni sono ostensibili nella Sala della Scuola secondaria di Waedensweil a partire dal 15 maggio fino al 3 giugno a. c.

Le offerte devono essere chiuse e portare l'intitolazione: *Offerte pei lavori di basamento delle nuove Linee della Ferrovia Svizzera Sud-Est.* Esse devono essere indirizzate alla *Commissione Direttiva della Ferrovia Svizzera Sud-Est* in Waedensweil e presentarsi non più tardi della sera del giorno 3 giugno. OF 5779

Waedensweil, 12 maggio 1890. **LA COMMISSIONE DIRETTIVA.**

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze. — Capitale L. 260 milioni, interamente versato

SERVIZIO dei TITOLI

Esercizio della Rete Adriatica.

ESTRAZIONI delle **OBBLIGAZIONI** eseguitesi in Seduta pubblica il 16 maggio 1890.

Le Obbligazioni estratte saranno rimborsate a cominciare dal 1° ottobre 1890, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole Semestrali non scadute. — Dal 1° ottobre 1890 in poi cessano di essere fruttifere.

NB. *I numeri estratti, pei titoli da 5 e da 10, sono quelli d'iscrizione delle Obbligazioni, e non quelli di cartella segnati anche nei tagliandi (coupons).*

XXIIIª ESTRAZIONE — Numeri d'iscrizione, comuni alla serie A, B, C, D, E.

dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
1291	1295	92301	92305	185216	185220
2291	2295	92831	92835	185686	185690
7906	7910	93106	93110	187331	187335
8211	8215	95401	95405	190551	190555
9191	9195	101231	101235	192141	192145
15271	15275	106386	106390	193711	193715
20676	20680	108146	108150	194401	194405
20886	20890	109906	109910	195671	195675
22586	22590	111416	111420	196976	196980
22806	22810	111421	111425	197051	197055
23466	23470	112931	112935	197466	197470
25136	25140	113221	113225	197881	197885
27431	27435	114231	114235	202821	202825
30111	30115	114951	114955	203636	203640
31136	31140	118921	118925	204506	204510
32701	32705	121321	121325	204821	204825
37636	37640	122661	122665	206251	206255
40271	40275	123761	113765	210131	210135
41576	41580	124246	124250	213166	213170
44541	44545	126631	126635	213736	213740
45966	45970	129341	129345	215361	215365
47011	47015	129796	129800	215921	215925
49401	49405	132241	132245	217021	217025
50246	50250	136306	136310	217031	217035
52041	52045	136351	136355	218601	218605
52866	52870	136806	136810	220646	220650
53146	53150	137141	137145	220676	220680
55151	55155	143241	143245	220876	220880
55671	55675	144871	144875	221366	221370
55706	55710	145626	145630	226086	226090
57341	57345	146076	146080	226486	226490
59106	59110	147046	147050	226711	226715
59176	59180	147236	147240	226961	226965
59666	59670	147271	147275	228316	228320
61741	61745	147601	147605	229696	229700
63046	63050	149461	149465	232001	232005
64171	64175	150896	150900	232636	232640
65001	65005	152756	152760	233246	233250
66721	66725	154431	154435	233631	233635
68696	68700	154471	154475	237641	237645
68781	68785	154506	154510	237661	237665
69386	69390	158826	158830	238431	238435
69611	69615	161591	161595	239616	239620
70056	70060	164866	164870	241026	241030
70976	70980	170096	170100	244261	244265
73781	73785	174561	174565	245361	245365
74606	74610	176641	176645	246251	246255
77786	77790	177391	177395	246391	246395
77856	77860	177821	177825	247626	247630
77941	77945	178241	178245		
78166	78170	181186	181190		
78291	78295	182756	182760		
81006	81010	182781	182785		
83041	83045	183226	183230		
83836	83840	183391	183395		
84161	84165	184536	184540		
91526	91530	184556	184560		

Numeri estratti in più per la serie B

dal N.	al N.
250756	250760
250886	250890

XIXª ESTRAZIONE — Numeri d'iscrizione della Serie F.

dal N.	al N.	dal N.	al N.
3471	3480	177901	177910
6811	6820	182151	182160
8811	8820	186161	186170
9081	9090	187151	187160
11351	11360	187161	187170
11981	11990	190791	190800
12401	12410	194731	194740
15511	15520	200561	200570
15831	15840	205551	205560
19941	19950	206851	206860
22671	22680	207851	207860
29011	29020	211681	211690
29631	29640	214101	214110
37831	37840	216891	216900
37901	37910	219931	219940
38261	38270	220771	220780
38691	38700	221481	221490
39781	39790	225551	225560
45741	45750	228041	228050
46801	46810	233731	233740
48981	48990	236131	236140
53421	53430	241901	241910
59171	59180	242761	242770
81221	81230	243791	243800
83491	83500	248091	248100
89621	89630	252381	252390
89771	89780	252721	252730
90221	90230	265781	265790
90271	90280	272121	272130
99441	99450	272951	272960
99551	99560	274661	274670
99901	99910	275651	275660
102041	102050	276161	276170
105471	105480	280121	280130
114341	114350	280661	280670
118851	118860	283691	283700
120281	120290	283801	283810
125621	125630	284141	284150
125981	125990	289611	289620
128291	128300	290191	290200
134321	134330	296131	296140
137041	137050	299801	299810
138301	138310		
138531	138540		
140251	140260		
142551	142560		
144321	144330		
146321	146330		
148171	148180		
148821	148830		
153651	153660		
156841	156850		
159861	159870		
164471	164480		
172911	172920		
172951	172960		
175561	175570		

Vª ESTRAZIONE — Numeri d'iscrizione della Serie G.

dal N.	al N.	dal N.	al N.
261	270	178771	178780
551	560	180961	180970
691	700	184181	184190
9931	9940	195011	195020
12481	12490	202791	202800
18531	18540	204871	204880
19761	19770	205511	205520
22311	22320	215731	215740
25571	25580	217311	217320
30131	30140	219061	219070
34531	34540	221781	221790
49681	49690	223751	223760
53261	53270	225091	225100
54881	54890	225741	225750
54891	54900	227521	227530
61391	61400	229231	229240
62371	62380	235681	235690
66911	66920	235801	235810
71651	71660	237451	237460
74451	74460	238151	238160
83461	83470	242491	242500
85091	85100	246761	246770
86891	86900	246801	246810
88611	88620	248971	248980
88861	88870	250921	250930
94601	94610	256391	256400
101971	101980	256851	256860
104251	104260	257871	257880
111491	111500	258331	258340
112991	113000	258701	258710
115381	115390	263771	263780
117591	117600	264221	264230
118351	118360	270481	270490
120691	120700	272981	272990
121281	121290	274401	274410
124321	124330	275581	275590
127071	127080	279301	279310
129001	129010	281231	281240
129571	129580	286041	286050
131041	131050	288231	288240
131721	131730	290171	290180
134601	134610	293691	293700
141311	141320	293721	293730
142121	142130	297511	297520
156631	156640		
158671	158680		
160011	160020		
160941	160950		
164231	164240		
164991	165000		
166581	166590		
169841	169850		
170461	170470		
171351	171360		
172371	172380		
172391	172400		
174061	174070		

Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Obbligazioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

Firenze, 16 maggio 1890.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 31 Maggio 1890. NUM. 22.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . «	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

LA FERROVIA DEL SEMPIONE.

Conferenza dell'ing. EDOARDO PINI

(Continuazione e fine — V. n. 20).

Nell'estate 1888 il Consiglio Comunale di Milano votava il concorso di un milione e mezzo pel Sempione, vincolandolo però all'obbligo, da parte del Governo, di costruire insieme la Arona-Ornavasso: il che, a nostro credere, fu inopportuno, imponendosi all'erario un onere settuplo del sussidio accordato. Meglio accorto, il Consiglio Provinciale accompagnava il suo concorso di mezzo milione colla condizione che venisse concessa alla medesima, od a chi per essa, detta linea col sussidio chilometrico di L. 3000; il che non può negare il Governo alla stessa, importante assai per due provincie anche senza il Sempione, in forza della legge 12 luglio 1887. Le identiche somme votavano i Consigli Comunale e Provinciale di Genova a grande maggioranza, ma non sufficiente, secondo la nuova legge comunale e provinciale (art. 159) per dare validità alle deliberazioni; ma non è dubbio che questa si raggiungerebbe, qualora si richiedesse con altra votazione la conferma legale delle aspirazioni di quanti a Genova vogliono procurare nuovi sbocchi e miglior avvenire. Ed il Presidente attuale del Consiglio dei Ministri rispondeva al Sindaco di Genova che il Ministero era in massima favorevole al proposto valico del Sempione, attendendosi però che gl'interessati avessero ben determinato il loro concorso e fornita garanzia di adempiervi: in coerenza a tale intento, il Governo stesso, aderendo all'invito di quello svizzero, inviava quali suoi rappresentanti alla Conferenza di Berna i signori ingegneri Bompiani, Ottolenghi e Passerini nel luglio 1889, con mandato di udire e riferire.

E qui — senza detrimento alcuno del nostro rispetto verso l'egregio conferenziere, che ringraziamo nuovamente per averci favorito il manoscritto originale della sua dissertazione — dobbiamo sopprimere un brano nel quale si avviva una troppo personale polemica, contraria alla natura ed all'indole del *Monitore.*

Date le paure e le ostilità dominanti, era facile prevedere che la Convenzione di Berna sarebbe approdata a nulla, poichè i delegati svizzeri non potevano discutere sul tracciato del 1882, od altro equivalente, sul quale il nostro Governo era soltanto disposto a trattare (1), basandosi invece la combinazione finanziaria sul progetto Meyer 1886 o sue varianti, da noi respinte: si convenne perciò di proseguire gli studi in contraddittorio d'ambe le parti, finchè si presentasse un nuovo piano. A parte il fatto dello sciogliersi del sindacato finanziario in causa del fallimento del *Comptoir d'Escompte*, avvenuto qualche mese prima della Conferenza di Berna, francamente riteniamo ch'era inutile mandar delegati a questa (come già a Domodossola e Losanna nel 1887), dal momento che il nostro Governo non accettava i tracciati proposti ufficialmente dalla Svizzera; bastava significarlo in via diplomatica, con guadagno evidente della dignità nostra e dell'erario, con tanto parlare che si fa di economie!

Ma quando si sperava da taluno che tutto fosse caduto, un nuovo fatto veniva a provare che le buone cause risorgono sempre, tanto più se appoggiate da gente solida e costante nei propositi. Libera da ogni impegno, la Compagnia della *Suisse Occ. Simpl.* accolse le offerte di altro poderoso gruppo, in cui entravano la *Bank für Handel und Industrie* di Darmstadt, la *International Bank* di Berlino e la *Banque Cantonale Vaudoise* di Losanna. Base dei negoziati era la fusione della *Suisse Occ. Simpl.* colla *Jura-Bern-Luzern*, che insieme posseggono oltre 1000 chilometri di ferrovie nell'Ovest della Svizzera e tutti gli sbocchi da questa alla Francia. Le trattative furono conchiuse rapidamente nello scorso agosto e ratificate tanto dalle Assemblee rispettive degli azionisti, quanto da quelle dei Cantoni interessati e dalla Federale, compiendosi il primo passo verso l'agognata unione delle troppo numerose piccole reti elvetiche. La nuova Compagnia, che prese il nome di *Jura-Simplon*, ha ora un capitale versato di 100 milioni, da aumentarsi quando si proceda al traforo del Sempione, verso il quale essa stessa s'impegna formalmente, come d'altra parte i Can-

(1) Circa i particolari delle Conferenze italo-svizzere, tenutesi a Berna il 2, 4 ed 8 luglio 1889, rimandiamo i nostri lettori allo speciale articolo « Conferenza di Berna », pubblicato nel *Monitore*, nel n. 32 del 10 agosto 1889, a pag. 506 (NOTA DELLA REDAZIONE).

toni mantengono le votate sovvenzioni, aggiungendosi anzi quello di Berna, così importante in linea politica e finanziaria.

Il Governo Federale, coerente alla sua nota intenzione di riscattare tutte le ferrovie della Confederazione, prorogò bensì fino al maggio 1903 il termine di riscatto della nuova rete, per lasciare alla *Jura-Simplon* il tempo di provvedere alla ferrovia del Sempione, ma si riservò la facoltà di poterlo anticipare col preavviso di un solo anno, qualora il Governo volesse direttamente provvedere al traforo. Con ciò esso affermava il suo diritto e dovere di non abbandonar ad interessi privati una grand'opera omai divenuta nazionale, dirigendone invece il movimento e l'attuazione stessa, quando ciò fosse reclamato dall'interesse generale del paese. Per prima prova del suo buon volere, la *Jura-Simplon si dichiara pronta ad assumersi il tunnel di metri 19,600, voluto dal Governo italiano, senza pretendere aumento sulla sovvenzione di 30 milioni che si domanda ai due paesi*. Per meglio apprezzare la portata di sì importante concessione, in tutto nostro vantaggio, riportiamo nell'unito quadretto gli elementi tecnici ed i dati di costo relativi ai due tipi di traforo.

Elementi	Progetto 1886 e varianti 1887 e 1889	Progetto Meyer 1882
Lunghezza linea Nord	Km. 9.0 al 20 °/oo	Km. 2.4 al 7.6 °/oo
Gran Tunnel	» 16.07 a 17.65	» 19.64
di cui in Svizzera	» 16.07 a 15.95	» 9.13
di cui in Italia	» 0.0 a 1.7	» 10.51
Altezza sul mare: Imbocco Nord	m. 820	m. 689
Altezza sul mare: Culmine	» 835 a 845	» 708
Altezza sul mare: Imbocco Sud	» 778 a 830	» 628
Lungh. linea del Sud in Svizzera	Km. 0.0 a 0.6	Km. 0.0
Lungh. linea del Sud in Italia	» 22.3 a 23.5 al 25 °/oo	» 17.0 al 22°/oo
Costo linea Nord (1 binario)	L. 2,450,000	L. 900,000
» Tunnel (sede 2 bin.)	» 58 a 65 milioni	» 74,200,000
» linea Sud	» 21 a 22,5 »	» 15,000,000
Interessi 4 °/o durante costruzione	» 10 a 12 »	» 13,900,000
Totale costo	L. 93 a 101 milioni	L. 104,000,000

Col progetto 1882 adunque la Svizzera si addossa un maggiore aggravio di 12 milioni, mentre l'*Italia ne risparmia 7 e mezzo sulla propria linea di accesso*, col vantaggio di abbassare di circa 120 metri l'elevazione del gran tunnel, di aver più che metà di questo nel territorio nostro e la sua bocca Sud distante oltre 6 chilometri dalla frontiera a Varzo, luogo aperto ed appropriato per edifici di stazione e dogana.

Questi preventivi, fatti con larghezza fin eccessiva dall'ing. Dümur, già Direttore della S. O. S., ed uno dei periti nel 1886, trovano ampia conferma e nel costo effettivo del Gottardo (56 milioni solo tunnel contro 74 calcolati pel Sempione) e nelle offerte, fatte da solide Imprese con ribassi di 6 milioni; il che è naturale, date le favorevolissime condizioni in cui si svolgerà il lavoro, cioè piccola altezza, clima niente alpino, ferrovia aperta d'ambo i lati, vicinanza di centri e zone di provviste d'ogni genere a buon mercato, forza motrice perenne, senza limite, ecc.

Lo stesso ing. Dümur ritiene ottimo affare per la *Jura-Simplon* lo spendervi la sua parte, che non passa i 65 milioni; infatti, sulla sua rete i più ottimisti calcolano l'aumento annuo di oltre 4 milioni, i pessimisti ed avversari 2 milioni al minimo, il che basterebbe già quasi a coprire gl'interessi al 4 0[0 del capitale; ma è fuor di dubbio che in realtà staremo tra quei due estremi, ed anzi il signor Marti, Direttore della or cessata *Jura-Bern-Luzern*, crede fin troppo modesti i calcoli del signor Dümur.

Ma tutto ciò, per noi Italiani, è di secondaria importanza; se la Svizzera non avesse tutto il tornaconto sperato dal Sempione, ciò non ne riguarda, bastando a noi aver ben impiegato il pochissimo che ci si domanda, è ben difficile però che un popolo pratico come l'elvetico s'inganni, a parte l'alta importanza economica generale del nuovo traforo, che farebbe colà passar sopra ad un modesto reddito iniziale. Chi non conosce, come noi, a fondo la Svizzera Occidentale, mal può concepire quante risorse ci troverebbe il nostro commercio d'esportazione; già molto attivo è questo pei nostri vini ed altro, malgrado il lunghissimo giro ed il gravoso trasporto pel Gottardo, sicchè Losanna è divenuto un vasto *entrepôt* di vini italiani. E lo diverrà assai più colla nuova linea diretta *tutta piana* pei vini di Piemonte d'ogni sorta, i risi del Novarese e Vercellese, i latticini lombardi, i salati dell'Emilia, le confetterie di Torino e Milano, i *vermouth* e liquori di Torino, colà tanto apprezzati, i salumi olii e conserve della Liguria e d'altre provenienze, le manifatture d'ogni sorta dell'Alta Italia, le specialità del Mezzodì, frutti, paste, verdure conservate, ecc.

Ci fanno sorridere i timori di taluni che si ostinano in Piemonte a tener dannoso per il medesimo il nuovo traforo, quasichè invece questa regione, agricola ed industrein sommo grado, non fosse tra le più beneficate delle altre d'Italia appunto per la grande vicinanza al nuovo sbocco. Certamente l'apertura del Gottardo ha richiamato su di sè quella parte di transito che competeva a qualsiasi altra ferrovia nelle Alpi Centrali, distraendolo dal vizioso giro del Fréjus, come già questo aveva fatto nel 1871 a scapito del Brennero; così pure non fu un bene per taluni commerci del Piemonte (e non di questo solo) la mancata conclusione del trattato commerciale colla Francia nel 1888: ma sarebbe puerile e ridicolo addebitare questi mali transitorii al Sempione, che, nella migliore ipotesi, non sarà finito prima del 1900. Anzi siamo certi che un plebiscito di agricoltori ed industriali subalpini, di gente che lavora, produce e vuol vendere (non già di polemisti, che fanno chiacchere e seminano disunione e bugie per smania di malsana popolarità), sarebbe tutta a favore del Sempione, il cui attuarsi potrà solo accelerare la Santhià-Borgomanero, giustamente reclamata dagli interessi generali del Piemonte e locali dell'industre zona biellese. Nella Svizzera Occidentale, ricca di prodotti agricoli, ricchissima d'industrie lucrose d'ogni sorta, con una popolazione agiata quanto poche in Europa, con alberghi, pensioni ed istituti d'istruzione in numero veramente straordinario, tutte quelle derrate avrebbero sfogo agevole, il che oggi mal riesce per la guerra di tariffe che la P.-L.-M. fa sul tratto Modane-Ginevra a profitto di Marsiglia e perchè il Gottardo, troppo lontano e con tariffe non lievi, poco serve. *Così che oggi a Vaud, a Ginevra, a Berna, ecc. si consuma, per dirne una, riso asiatico importato da Marsiglia, proprio a due passi dal Piemonte e Lombardia, che ne darebbero di meglio e nol possono, mancando una ferrovia diretta.* Quanto poi ci guadagnerebbe Genova (e quindi la Rete dell'Alta Italia) col Sempione lo dice la rivale Marsiglia nel rapporto che il signor Théry fece al Ministero francese del Commercio, nel quale con sode cifre alla mano dimostra che questo porto perderà almeno le 80,000 tonnellate del suo traffico attuale colla Svizzera Occidentale e la *Paris-Lyon-Méditerranée* un complesso di 4 milioni annui per l'evidente vantaggio di brevità del Sempione, cui non si potrebbe attutire se non a prezzo di vistosi ribassi pel Cenisio in ogni direzione (1).

Ma di questo si dorrebbero forse il Piemonte e l'Italia? Chi fra noi vorrebbe il male nostro per far il tornaconto di un gran porto e di una gran rete ferroviaria rivali? Per chi poi si lagna che il Gottardo faccia più gli interessi dei Tedeschi (ora suoi padroni in fatto di capitale) che non i nostri, dobbiamo rispondere *post factum, nullum consilium;* bisognava a suo tempo, vigilare che i nostri 150 milioni non andassero nel pozzo delle Danaidi senza adeguato compenso di tariffe; bi-

(1) Di questo rapporto del signor E. Théry — incaricato dal Ministro francese del Commercio, l'on. Pierre Legrand, di indagare quale influenza avrebbe avuto il nuovo traforo sulle importazioni francesi in Svizzera e sul commercio francese nel Mediterraneo — abbiamo pubblicato un ampio riassunto e le testali conclusioni nel n. 2 del *Monitore*, del 12 gennaio 1889 a pag. 17. (Nota della Redazione).

sognava *pagar dopo* (come si farà col poco richiesto pel Sempione) e non prima; bisognava, in mancanza d'altro, ricorrere fin dal principio al *pan per focaccia* colle nostre dogane e ferrovie a chi colle proprie ostacolava la nostra modesta esportazione. Ora in linea d'affari gli spropositi si pagano di tasca ed è ridicolo il pretendere che altri rinunci al tornaconto suo, ad una posizione privilegiata per far il comodo di chi paga, chiacchera e dorme, per poi strillare al vento: non resta che facilitare con minima spesa l'attuazione di un formidabile concorrente, *vigilare che questo lo sia sempre*, ed allora Gottardo e Fréjus cioè i loro padroni, che hanno già le ossa dure, verranno a più miti consigli nell'interesse loro e nostro.

Ma soltanto col traforo del Sempione arriveremo a questo desiderabile miglioramento? Escludiamo tosto dal paragone qualunque altro valico non compreso, come questo, tra il Cenisio ed il Gottardo: sono fuor di luogo le paure e la coperta ostilità di taluni che temono per lo Spluga. *Per assioma di buona finanza non ammettiamo il sussidio, neppur d'una lira, a qualsiasi valico nuovo che non abbia già raccolto all'estero almeno gli 8 decimi del fabbisogno.* Ora nelle Alpi Retiche siamo tuttora ai progetti; però compiuta fra 4 anni la Lecco-Colico e la Coira-Tüsis, non è difficile che anche per lo Spluga si formi un solido capitale, sopratutto se ci si metterà la poderosa nostra Società delle *Meridionali:* in tal caso sarà luogo a discutere se per il medesimo convenga un modesto concorso. Ma fino a quel giorno è inutile l'agitarsi, antipatriottico il combattere di traverso il Sempione, che non farà mai alcun male alla zona interessata per lo Spluga, ed anzi migliorerà la posizione sua rispetto al Gottardo. L'eguale titolo di *pregiudiziale*, l'assenza di qualsiasi fondo, condanna già senza remissione i soli concorrenti del Sempione, cioè il Monte Bianco ed il Gran S. Bernardo.

Il primo oltre il tunnel di 20 km a 1100 m. esige 140 km. di linee d'accesso e non meno di 250 milioni che niuno darà, tutto per cascare ancora nella rete della P.-L.-M., lasciando fuori la Svizzera Occidentale e creare *une doublure du Mont-Cenis*, come ben dice il rapporto dell'ing. francese Sinner, che conferma il giudizio sfavorevole in ogni punto che ne diede fin dal 1883 l'ing. Locarni nell'elaborato rapporto suo alla Camera di Commercio di Torino. Lasciando quindi in pace i morti e non occupandoci delle *fantasie ferroviario-alpinistiche* del Barone di Vautheleret, che vorrebbe mandar su a 1600 e più metri una ferrovia per il Col du Géant, il Col Ferret od il Gran San Bernardo, aggiungiamo due parole su quest'ultimo, che a taluno pare meglio risponda agli interessi italiani. Certamente a favore dello storico passo milita il fatto che la linea d'accesso sta per maggior lunghezza sul nostro territorio, fin sopra Aosta, in confronto del Sempione, partendo da Piacenza e Milano, eguagliandosi quasi i due percorsi fino a S. Maurice. Ma intanto il S. Bernardo esige la costruzione dei 28 km. da Santhià ad Ivrea, in terreno morenico accidentato, per evitar il vizioso giro di Chivasso; da Aosta è necessaria una rampa fin sopra Valpellina a circa 1100 m., che esigerà alcune eliche per vincere il forte dislivello (m. 500) tra i detti luoghi, distanti meno di 15 km. E qui i guai si fanno più grossi: una grande galleria tra i 1100 m. ed i 1200 m. riesce lunga dai 22 a 25 km., cioè 3 a 6 più che il progetto 1882 del Sempione, restando più alto di questo 400 a 500 metri, con evidente aggravio di costruzione ed esercizio. Oltr'alpe la Valle d'Entremont precipita (è il suo vero termine) da *Fontaine-dessous* (m. 1160) a Martigny (m. 475) nel Vallese in circa 20 km., che bisognerà doppiare con eliche per stare sotto il 25 0|00; a meno che si voglia tenere alta la linea e scendere al bivio obbligato di S. Maurice (m. 409), il che porta la rampa in discesa a 35-40 km. Ma se tutto questo svantaggio sparisce con un miracolo di bacchetta magica, il San Bernardo *non ha fondi da chicchessia:* dalla Svizzera si comprende, perchè esso rende inutile la ferrovia del Vallese, che costò tanti sacrifici ed è troppo vicino alla frontiera francese, potendo essere preso alle spalle e tagliato da una colonna scendente dal facile Col de Forclaz.

L'eguale timore sussiste a nostro danno *a fortiori*, laddove il Sempione, discosto più di 100 km. dal confine francese, offre per noi migliori garanzie di sicurezza difensiva: se anche le linee presso il Lemano cadessero in mano ostile, quella del Vallese potrebbe da noi facilmente tagliarsi. Ma tornando, per l'ultima volta, ai pretesi concorrenti del Sempione, non possiamo chiuder meglio che colle parole dell'ingegnere Sinner: *le Simplon n'a rien à craindre de l'alliance desespérée de ses deux adversaires:* e si tratta sempre di un giudice spassionato che, dal proprio punto di vista, non deve essere tenero di altro concorrente del Fréjus in mani non francesi, ma che ne riconosce la potenzialità e la molto probabile attuazione. Dello stesso parere è la *Paris-Lyon-Méditerranée*, ostile al Sempione per suo interesse, ma persuasa che si farà e presto, tanto è vero che si prepara a sminuirne gli effetti in suo pro colla già terminata ferrovia Savoiarda lungo il Lemano, da *Bouveret* a *Bellegarde*, e colla progettata *Ginevra-Morez-Champagnole*, tagliando con un tunnel di 12 km. il Giura al *Col de la Faucille*.

Se i competitori nostri credono a ragione che la grande opera ci sarà utile in loro danno, è proprio destino che i ciechi e sordi, perchè non vogliono vedere ed udire, siano tutti in Italia? È proprio scritto che questa in simili contratti di linee internazionali abbia da pagar sempre salate quelle poco utili per sua ignavia, respingendo invece la sola che a tutt'oggi chiede una meschinità e può dare molto? Noi che sostenemmo come buone le offerte del 1887, *a fortiori* dobbiamo caldeggiare la accettazione (salve le dovute cautele per l'erario ed il commercio nazionale) di quelle che fra non molto saranno avanzate dalla Svizzera a nome della *Jura-Simplon*, le quali segnano un grande progresso in serietà, condizioni tecniche e risparmio vistoso da parte nostra. Noi vorremmo che il Governo, tenendosi lontano egualmente da ostilità preconcetta come da facile condiscendenza (non c'è pericolo, non si tratta di buttare milioni a centinaia in linee sterili), facesse bene i suoi conti e non altro; per questa via vedrà che i 15 milioni, a fondo perso, *da pagarsi a lavoro compiuto* (cioè quando sarà molto ridotto l'onere della sgraziata nostra liquidazione ferroviaria), saranno rimborsati più d'una volta dall'aumentato traffico di esportazione e transito. La sola Gozzano-Domodossola, che ora dà miserabili 6-7 mila lire al km. salirà a 30 mila secondo i più modesti calcoli, il che per i suoi 90 km. dà un aumento lordo annuale di oltre 2 milioni, dei quali il 37.5 p. 0|0 spetterà al Governo, se vorrà incaricarsi della *Domo-Iselle* fra circa 6-8 anni. In caso contrario è giusto che l'aumento vada a completare il reddito di questa finchè il medesimo non tocchi l'interesse legale a favore di chi ne avrà anticipato il costo: noi non vediamo per ora altro *chi* migliore della Società Mediterranea. E il resto della sua rete non sentirà almeno eguale vantaggio della *Jura-Simplon?* L'aumento di un 100,000 tonnellate annue al porto di Genova non rappresenta un reddito vistoso in diritti portuali, dazi di transito e tariffe di trasporto, percepite da noi e non più dalla *Paris-Lyon-Méditerranée?* Non saranno forse quasi tutti italiani gli addetti al grande lavoro, che riporteranno a casa in provviste e salari *almeno il doppio della sovvenzione?* Non ci venite a parlare per carità di *necessità di bilancio*, *d'economia fino all'osso*, quando non vi si cerca un soldo avanti 10 anni, mentre questi scrupoli si buttano in mare per pazze ed affrettate costruzioni che non occorre nominare. Il timore di creare un precedente per altri valichi alpini, non ha valore perchè *S. Bernardo e M. Bianco non raccoglieranno mai un soldo;* allo Spluga aspettate che si arrivi a 100 milioni pronti e poi discorreremo. Parlare di *nuovi studii comparativi* è, dopo quel che si disse e che tutti omai sanno, puerile, a meno che si voglia continuare la costosa, e non bella, commedia di mandare ingegneri e commissarii a prendere il fresco sulle Alpi coi danari del solito Pantalone!

Quanto al Piemonte è certo che il nuovo traforo romperà il cerchio di ferro in cui le guerre doganali e ferroviarie hanno quasi serrata quella nobile ed industre regione. Noi

raccomandiamo di cuore ai piemontesi che hanno la testa a segno (e sono i più) di dar il benservito a quei dappoco i quali pel dispetto di non poter spuntare il Monte Bianco od il Gran San Bernardo non vogliono il Sempione, rifiutando così un bene certo e vicino per correre dietro ad una chimera irrealizzabile! Per buona sorte la causa nostra ha serii e convinti fautori in eminenti personalità tecniche e ferroviarie d'origine schietta subalpina, di cui solo per discrezione si tace qui il nome.

Un'ultima parola agl'interessati pei raccorciamenti *Santhià-Borgomanero* ed *Arona-Gravellona-Intra;* se da una parte spingiamo il Governo a fare con equità, cautela e larghe vedute la sua piccola parte di dovere, dobbiamo facilitargli l'adempimento di queste colla massima discrezione e concordia. Non si metta quindi l'utile accessorio davanti al necessario, intralciando questo per cieca smania di afferrare quello: l'iniziativa privata e dei Corpi Amministrativi faccia la maggior parte, domandando senza furia al Governo solo quel che ragionevolmente non può rifiutare, pur astraendo del Sempione, cioè le solite L. 3000 al km. per 70 anni. E la splendida riva destra del Lago Maggiore insieme all'attivissimo centro d'Intra e Pallanza ed alle cave famose di Baveno pagheranno al di là gl'interessi della *Arona-Intra;* parimenti la Subalpina piana sarà più che rimunerativa, traversando le zone opime del Vercellese e del Biellese. Ma per giungere a questo bel risultato bisogna che chi governa la cosa pubblica si trovi di fronte l'alleanza sincera e ferma di tutti gl'interessati; anzitutto che Piemonte, Liguria, Lombardia e poi le altre regioni d'Italia imitino un poco la virtù patriottica dei Cantoni Elvetici, pur separati da lingua, religione, usi, statuti locali; che infine mai non si perda di vista l'obbiettivo principale per correr dietro a fallaci chimere o ad egoistici fini di campanile. Se per disgrazia il prevalere di questi mandasse a vuoto un'impresa, ormai matura e tanto proficua per tutto il paese, ci sarebbe da disperare che il desiderio famoso di Massimo d'Azeglio non si realizzi mai e che ci vogliano altre dure prove per fare il carattere degli Italiani. *Quod Deus avertat!*

Ing. E. PINI.

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 260 milioni interamente versati.

Esercizio della Rete Adriatica

IL NUOVO ORARIO DAL 1° GIUGNO 1890

Col 1° giugno p. v. andrà in vigore sulle Ferrovie Adriatiche un nuovo orario generale che comprenderà vari ed importanti miglioramenti nelle comunicazioni, sì interne che internazionali, e specialmente per quanto riguarda la grande linea Milano-Firenze-Roma, la quale sarà percorsa da treni direttissimi e diretti con la velocità di 70 e 65 chilometri all'ora.

Partirà da Milano la sera alle 6 un treno direttissimo, con carrozza Pullman a letti e con scelte vetture forniti di *toilette* e ritirata, e giungerà a Roma la mattina alle 7.30.

Questo treno a Milano sarà in coincidenza immediata coll'*Espresso* del Gottardo portante le corrispondenze dall'Inghilterra, dalla Francia, dall'Olanda, dal Belgio e dalla Germania.

Con questo treno, originario da Londra alle 11 del mattino, e da Parigi alle 8.40 della sera, si compierà il viaggio per Firenze da Londra in 38 ore e da Parigi in circa 25; e per Roma in 44 ore da Londra e circa 35 ore da Parigi.

Se il viaggiatore giunto a Milano intendesse di recarsi a Roma per la via di Genova-Pisa, non vi giungerebbe che alle 11 antimeridiane, e cioè ore 3.30 più tardi che per la via di Firenze.

Accresce importanza a questo treno la coincidenza immediata che esso troverà a Roma col diretto della Mediterranea; il quale, partendo dalla Capitale alle ore 7.50 del mattino; arriva a Palermo l'indomani alle 9 di sera, toccando Napoli, Salerno, Potenza, Reggio, Messina e tutte le principali città della Sicilia.

Da Milano si avrà inoltre una comodissima partenza per Roma e Napoli, via Bologna-Firenze, alle 9.50 pom. con treno diretto che giungerà a Roma alle 12.35 pom. ed a Napoli alle 6.44 pomerid. con acceleramento di ore 1.20 nel viaggio Milano-Napoli in confronto della via Genova-Pisa.

Questo treno riesce assai comodo anche pei viaggiatori in arrivo dal Gottardo col treno direttissimo, i quali desiderassero passare parte della sera a Milano.

Saranno sensibilmente accelerate anche le corrispondenze da Roma verso Firenze e Milano.

Il direttissimo partirà da Roma per Firenze-Bologna-Milano alle 8.25 del mattino e giungerà a Milano alle 10 della sera, dove troverà l'*Espresso* del Gottardo per Parigi, Londra, Bruxelles, Ostenda, Strasburgo, Colonia, ecc., compiendo il viaggio da Roma per Parigi in ore 33 e per Londra in 45, con un vantaggio, benchè lievissimo, sul viaggio da Roma a Parigi per la via del Moncenisio che si fa col treno che parte da Roma alle 8 ant.

Il diretto che parte attualmente da Roma per Milano alle 1.30 pomeridiane partirà invece alle 3 e giungerà a Milano all'ora medesima in cui vi arriva ora, prendendo la coincidenza del diretto del Gottardo.

Il viaggio fra Berlino e Roma, via Brennero-Bologna-Firenze, sarà sensibilmente accelerato nei due sensi, compiendosi in ore 38 da Berlino ed in 39 da Roma, con un vantaggio cioè di ore 2 sull'orario attuale.

Notevolissimi miglioramenti offrirà il nuovo orario anche per le comunicazioni fra Roma e le Puglie; poichè, mentre ora non esistono fra la Capitale e quelle Provincie corrispondenze immediate con tutti i treni diretti, si avrà invece una corrispondenza nei due sensi, tutta con treni diretti.

Infatti, partendo da Roma la mattina alle 7.50 si giungerà a Bari la sera alle 8.10, a Brindisi alle 10.47 ed a Lecce alle 11.47, compiendosi così il viaggio da Roma a Lecce in meno di 16 ore, mentre ora ne occorrono oltre 20. Questa corrispondenza giornaliera servirà ottimamente ai viaggiatori che volessero imbarcarsi a Brindisi per le Indie, perchè partendo da Roma la domenica mattina alle 7.50, arriveranno a Brindisi la sera contemporaneamente al Celere proveniente da *Londra*, ed avranno tutto il tempo per imbarcarsi con comodo sui piroscafi della Peninsulare, che prendono il mare poco dopo la mezzanotte.

Anche da Napoli a Brindisi per l'Oriente converrà profittare di questo stesso treno che partirà da Napoli al mezzogiorno.

Notisi che per offrire ai viaggiatori tanto da Roma come da Napoli per Brindisi la maggior possibile comodità, l'Adriatica farà trovare in questo nuovo diretto una scelta carrozza di 1ª classe, munita di gabinetto, di *toilette* e ritirata che farà il servizio senza trasbordo Napoli-Lecce.

Percorrendo la linea di Metaponto, che da Roma è la più lunga e più costosa, il viaggiatore non troverà certo alcun treno che di questa sia più veloce e che offra modo di raggiuugere la domenica sera a Brindisi i piroscafi della Valigia Indiana.

Nel senso opposto si partirà da Lecce alle 5 antim., da Brindisi alle 5.58 ant., da Bari alle 8.25, arrivando a Roma alle 9.11 pom. Si impiegheranno quindi da Lecce a Roma sole 16 ore, mentre con l'orario attuale se ne impiegano quasi 24.

Altri miglioramenti si avranno sulla Milano-Venezia. Il diretto da Milano delle 1.30 in corrispondenza con la Francia, col Piemonte e col littorale mediterraneo, anticiperà l'arrivo a Venezia di ore 1.30, e da Venezia si avrà un nuovo diretto in partenza alle 4 pom., che giungerà a Milano alle 9.30 pom. in coincidenza coll'*Espresso* del Gottardo.

LA TARIFFA A ZONE PER I VIAGGIATORI

La questione degli studi, dei progetti e dell'applicazione della tariffa ferroviaria a zone per i viaggiatori attecchisce sempre più e praticamente affermasi in Europa.

Come cenno riassuntivo degli articoli pubblicati nel *Monitore* circa lo svolgimento di tale questione in parecchi Stati d'Europa, vedansi l'articolo e la rispettiva nota nel n. 20 del 17 maggio, a pag. 312.

IN GERMANIA.

Il constatato successo di questa tariffa, applicata sin dal 1° agosto dello scorso anno, sulle Ferrovie Ungheresi dello Stato (1) e l'attuazione della « Kreuzer zonen tarif » dal 1° giugno 1890 sulle Ferrovie dello Stato in Austria (2) hanno suscitata una grande agitazione nella Germania, con animo di promuovervi studi per l'applicazione di una consimile tariffa.

Una proposta intanto fu all'uopo elaborata e presentata all'Amministrazione delle Strade Ferrate dello Stato Prussiano.

Ne riportiamo il seguente prospetto, che ci dà un sommario e preciso concetto del progetto medesimo:

Zone	Treni misti e di viaggiatori		
	I Classe (marchi)	II Classe (marchi)	III Classe (marchi)
Dalla stazione di partenza			
alla 1ª stazione . . .	0.45	0.30	0.20
alla 2ª stazione . . .	0.60	0.45	0.30
alla 3ª stazione . . .	1.—	0.60	0.40
1ª zona fino alla 10ª stazione compresa . . .	2.—	1.—	0.50
2ª zona fino alla 20ª stazione compresa . . .	4.—	2.—	1.—
3ª zona a tutte le stazioni oltre la 20ª	10.—	5. —	2.50

Questi prezzi sarebbero aumentati del 50 p. 0|0 per i treni diretti.

La tariffa germanica differisce dall'ungherese:

1. Per le zone del traffico locale, che si estendono a tre stazioni per ogni lato; mentre in Ungheria non comprendono che due stazioni;

2. Per il fatto che nella tariffa germanica non propongonsi che tre zone al di là delle tre stazioni; mentre l'ungherese ne conta quattordici;

3. Per la differenza di prezzo fra i treni diretti e gli ordinari, che nella germanica è del 50 0|0 mentre nell'ungherese è soltanto del 20 0|0;

4. Per le tariffe della I e della II classe, che in Germania sarebbero superiori del 300 e del 100 0|0 a quella della III classe; mentre in Ungheria lo sono soltanto del 100 e del 65 0|0 rispettivamente.

IN AUSTRIA.

Annunciasi che la 9ª e la 10ª zona della tariffa — che, come abbiamo già premesso, dovevano andare in vigore il 1° giugno (3) — sulla rete dello Stato Austriaco saranno suddivise ciascuna in due zone, giusta un voto espresso dalla Commissione.

Aggiungesi poi che l'attuazione dell'intera tariffa a zone sarà ritardata di quindici giorni o di un mese per dar tempo ad introdurre alcune modificazioni nel progetto.

(1) Vedi *Monitore*: n. 11, del 15 marzo 1890, a pag. 163; e n. 19, del 10 successivo maggio, a pag. 295.
(2) Vedi *Monitore* n. 16, del 19 scorso aprile, a pag. 246.
(3) Vedi la precedente nota (2).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Appalti deliberati dalla Mediterranea per la costruzione di nuove linee.

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha deliberato i seguenti appalti per la costruzione delle *nuove linee in conto sociale:*

Alla Ditta Almagià venne affidata la costruzione del 1° lotto del tronco Avellino-Paternopoli, lungo m. 6611, della nuova linea *Avellino-Rocchetta Melfi;*

Alla Ditta Caroggio la costruzione del tronco Polcevera-Chiaravagna, lungo m. 2770, della linea *Genova-Ovada-Asti;*

All'Impresa Jella i tronchi 10 e 11 della linea *Roma-Segni*, lunghi complessivamente m. 8617.20;

Alla Ditta Magnani vennero affidati gli appalti per la costruzione dei tronchi di Prasco e di Visono, lunghi rispettivamente metri 2978 e 1970 della nuova linea *Genova-Ovada-Asti;*

Della predetta linea *Genova-Ovada-Asti* vennero pure appaltati: il tronco Chiaravagna-Granara, lungo m. 3030, alla Ditta Bona Giovanni ed i lotti 2° e 3° del tronco del Tanaro alle Ditte Fogliotti ed Ercole Carlo, rispettivamente;

Da ultimo furono appaltate le provviste dei serramenti occorrenti ai fabbricati per le linee *Sparanise-Gaeta*, *Cuneo-Saluzzo* e *Ciampino-Segni* alle Ditte Confalonieri e Casati.

><

Ferrovia Bologna-Verona.
(Stato degli studi dei tronchi Revere-Verona).

Ci scrivono da Mantova che la Direzione tecnica governativa per la ferrovia Bologna-Verona, colà residente, si sta occupando attivamente della compilazione dei progetti esecutivi dei tronchi della ferrovia medesima compresi fra Revere e Verona.

Pel primo di detti tronchi, da Revere ad Ostiglia sono ultimati tanto gli studi di campagna, come quelli di tavolo; cosicchè il progetto relativo sarà in breve sottoposto all'approvazione governativa.

In quanto al progetto del tronco successivo Ostiglia-Isola della Scala, sono compiuti gli studi definitivi di campagna ed iniziata la redazione al tavolo.

Finalmente pel progetto dell'ultimo tronco Isola della Scala-Verona, saranno presto ultimati gli studi definitivi di campagna.

><

Ferrovia Messina-Patti-Cerda.
(Apertura dei tronchi San Filippo-Milazzo-Barcellona).

Sappiamo che per assecondare i desideri manifestati dalla rappresentanza comunale di Milazzo, il Ministero dei Lavori Pubblici, Servizio delle ferrovie, sta facendo pratiche per rendere possibile l'apertura all'esercizio del tratto della ferrovia Messina-Patti-Cerda, compreso fra San Filippo e Milazzo, nella prima quindicina del prossimo luglio.

Sappiamo poi che la tratta Milazzo-Barcellona potrà essere pronta per l'esercizio nel mese di novembre p. v.

><

Progetto tecnico della nuova stazione a Porta Romana della linea di circonvallazione di Milano.

La Direzione generale della Società Mediterranea ha presentato al Regio Ispettorato generale, per la

parte tecnica, il progetto di costruzione della nuova stazione di Porta Romana nella linea di circonvallazione a Milano.

Il progetto consta di tre distinte parti:

1. Movimenti di terra, manufatti e fabbricati, per la complessiva somma di L. 1,650,125 delle quali L. 115,125 per spese generali;

2. Impianto dei binari e dei meccanismi fissi e fornitura della ghiaia per la massicciata, per la complessiva somma di L. 2,213,221.49, delle quali lire 95,000 per spese generali;

3. Impianto degli apparecchi di sicurezza per L. 215,000, delle quali L. 15,000 per spese generali.

><

Stazione di Bologna
(Rifacimento di binari e di deviatoi).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione governativa la proposta per il rifacimento con rotaie in acciaio di alcuni binari e di deviatoi nella stazione di Bologna.

La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 24,000 non tenuto conto dell'importo del materiale metallico di armamento calcolato di L. 62,873.

Ai preindicati lavori sarà provveduto in economia.

><

Attivazione di doppi binari sulla Mediterranea
(Sulle tratte Chiavari-Riva, Magenta-Trecate e Livorno Vercellese-Saluggia).

Dal 29 corrente fu attivato il servizio a doppio binario sulla tratta Chiavari-Riva della linea Genova-Pisa e su quelle Magenta-Trecate e Livorno Vercellese-Saluggia della linea Torino-Milano.

><

Per la costruzione del binario di diramazione al porto di Siracusa.

Ci consta che la Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha interessato il Ministero dei Lavori Pubblici a volere per quanto è possibile sollecitare l'approvazione del progetto, da Essa presentato fino dall'agosto dello scorso anno, per la costruzione del binario di diramazione al porto di Siracusa; tanto necessario nell'interesse del servizio ferroviario e specialmente del commercio della provincia di Siracusa.

Col prolungarsi della linea ferroviaria oltre Noto, il servizio di transito delle merci nella stazione di Siracusa verrà di molto ad aumentare, cosicchè si presenta come una vera necessità la esecuzione del suindicato binario di diramazione.

Di questo progetto, da noi preannunciato nel n. 33 del 17 agosto 1889, abbiamo pubblicato informazioni tecniche nel successivo n. 35 del 31 agosto stesso anno a pag. 560.

><

Per l'ampliamento delle stazioni di Licata, Valsavoia e Siracusa.

La Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha interessato il Ministero dei Lavori Pubblici a voler sollecitare il più possibile l'approvazione dei progetti da essa presentati fin dall'agosto dello scorso anno relativi all'ampliamento delle stazioni di Licata, Valsavoia e Siracusa.

L'esecuzione dei lavori proposti coi progetti medesimi è resa necessaria prima dell'apertura all'esercizio dei tronchi di linea contemplati nel primo periodo designato dall'articolo 3° della convenzione 21 giugno 1888 per la costruzione di nuove linee in Sicilia, essendo che le sunnominate stazioni, allo stato attuale non si presterebbero al nuovo servizio cui dovranno in breve soddisfare.

><

Rinforzo all'armamento della linea Chiusi-Terontola-Firenze.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione governativa la proposta per rinforzare, mediante l'aggiunta di traverse, l'armamento della linea Chiusi-Terontola-Firenze.

La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 71,000, non tenuto conto di L. 17,761.44 che rappresentano il valore del materiale metallico di armamento. I lavori saranno eseguiti in economia a forma dell'art. 65 del capitolato d'esercizio.

><

Per una funicolare a Loreto.

Sappiamo che il signor Alfredo Edlmann ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio d'una ferrovia funicolare che, partendo dalla stazione di Loreto, raggiunga la città in prossimità della porta Marina.

Il signor Edlmann chiede che l'opera di cui trattasi venga dichiarata di pubblica utilità. La durata della concessione dovrebbe essere d'anni 66 a datare dal R. Decreto di concessione. La lunghezza della linea sarebbe di metri 980. La salita complessiva fra il punto di partenza e quello d'arrivo è di m. 84.90.

><

Dotazione di materiale mobile per la ferrovia Napoli-Ottaiano.

La Società concessionaria della ferrovia Napoli-Ottaiano ha sottoposto all'approvazione governativa i tipi del materiale mobile ch'essa intende di adottare nell'esercizio della linea.

I tipi dei quali trattasi riguardano le locomotive, le carrozze di 1ª classe, le carrozze di 2ª classe, le carrozze miste di 1ª e 2ª classe, le carrozze di 3ª classe, le carrozze di 3ª classe con bagagliaio e posta, i carri chiusi per merci e bestiami, i carri aperti a sponde alte, i carri aperti a sponde basse ed i carri aperti a sponde basse e bilico.

La dotazione di materiale mobile, proposta dalla Società, è la seguente:

Locomotive	N. 4
Carrozze di 1ª classe	» 2
» di 2ª classe	» 4
» miste di 1ª e 2ª classe	» 6
» di 3ª classe	» 15
» di 3ª classe con bagagliaio e posta	» 4
carri chiusi	» 9
» aperti a sponde alte	» 5
» aperti a sponde basse	» 3
» aperti a sponde basse e bilico	» 2

><

Movimento dei carri caricati nel porto di Genova.
(Nell'aprile 1890 e riassunto del primo quadrimestre).

Risultato del movimento dei carri caricatisi agli scali ed alle stazioni marittime di Genova nel decorso mese di *aprile*, col confronto coi dati del mese corrispondente dell'anno precedente.

	1889	1890	Differenze
Quantità di carri caricati dal commercio . . N.	16,995	19,112	+2,117
Carri caricati dall'Amministrazione ferroviaria »	1,458	2,243	+ 785
Totale N.	18,453	21,355	+2,902

Riassunto pel *primo quadrimestre* del corrente anno, comparato col 1° quadrimestre del 1889:

	1889	1890	Differenza
In gennaio . . . . N.	17,610	18,796	+ 1,186
In febbraio . . . . »	16,225	19,128	+ 2,903
In marzo . . . . »	17,352	20,773	+ 3,421
In aprile . . . . »	18,453	21,355	+ 2,902
Totale nel 1° quadrimestre . N.	69,640	80,052	+ 10,412

Il maggior carico effettuatosi nel primo quadrimestre dell'anno corrente, corrisponde ad un aumento del 15 0[0 per eguale periodo dell'anno precedente; ciò che ha dato di conseguenza la cessazione delle lagnanze del commercio per deficienza di vagoni.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che le vertenze insorte fra l'Amministrazione Governativa e la Impresa assuntrice dell'appalto per la fornitura e posa in opera delle travate metalliche pel tronco Verres-Ciambave, nella ferrovia Ivrea-Aosta, circa il collaudo e la liquidazione finale, possano venire definite nel modo proposto;

2. Che con modificazioni ed avvertenze possa essere approvato il progetto di appalto dei lavori di costruzione del tronco Ronta-Borgo San Lorenzo della ferrovia da Faenza a Firenze. Questo tronco è lungo m. 8306.71 e l'importo dei relativi lavori è preventivato complessivamente di lire 4,703,368.76, comprese L. 650,877.79 a disposizione dell'Amministrazione per le espropriazioni, il materiale metallico di armamento, i meccanismi fissi, la direzione, sorveglianza e liquidazione dei lavori;

3. Che le vertenze insorte fra l'Amministrazione Governativa e la Impresa Industriale Italiana in ordine alla fornitura e posa in opera delle travate metalliche lungo il tronco Saponara-San Filippo, nella ferrovia Messina-Patti-Cerda, possano essere transatte alle condizioni proposte;

4. Che, autorizzata la maggiore spesa di lire 4228.55, si possa pagare alla Impresa Strangolini il saldo dei lavori da Essa eseguiti per la costruzione di un muro di separazione tra la ferrovia e la strada comunale di accesso alla stazione di Cocullo, nel tronco Carrito-Cocullo, della ferrovia Roma-Solmona;

5. Che debba essere respinto il ricorso presentato in via straordinaria a S. M. contro il decreto 15 settembre 1889, con cui la R. Prefettura di Pisa respingeva il reclamo del conte Desideri relativo al piano particolareggiato, pubblicato a cura della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per le espropriazioni occorrenti per la costruzione della ferrovia da Cornia a Piombino;

6. Che si possano approvare il progetto e lo schema di contratto, relativi ai lavori per la costruzione di una travata metallica pell'attraversamento del torrente Zaera, lungo la linea Messina-Catania, in dipendenza dell'innesto nella medesima della ferrovia Messina-Patti-Cerda;

7. Che possa approvarsi il progetto di appalto per la fornitura dei ferri minuti pell'armamento dei tronchi: Terranova-Licata (linea Noto-Licata); Scordia-Militello (linea Valsavoia-Caltagirone); Gioia-Rosarno (linea Reggio-Castrocucco); e Castrocucco-Lagonegro (linea Sicignano-Castrocucco). L'appalto sarà diviso in due lotti; uno per le stecche e per le piastre della presunta spesa di L. 226,000; e l'altro per le chiavarde e gli arpioni dello importo preventivato di L. 97,500;

><

Il Consiglio di Stato ha anche dato il suo parere sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori diversi di finimento lungo il tronco Carrito-Cocullo, della ferrovia Roma-Solmona, affidati alla Impresa Nicola De Ninno.

><

Tariffe.

Sappiamo che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha interessato il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate a far pratiche presso le Amministrazioni ferroviarie affinchè concedano le consuete riduzioni di tariffa pel trasporto delle merci e delle persone che prenderanno parte alla fiera ed esposizione enologica siciliana con mostra di attrezzi e vasi vinari ed al congresso dei viticultori che si terrà in Catania verso la metà del prossimo mese di giugno.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di variante per lo spostamento della stazione di Dervio lungo la linea Lecco-Colico;
2. Progetto di una nuova stazione in Torino per la ferrovia economica Torino-Rivoli (1);
3. Progetto per l'impianto di un rifornitore nella stazione di Usmate lungo la ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno;
4. Progetto del 1° tratto fra le progressive 0 e 1.470 del tronco Napoli-Cercola della ferrovia Napoli-Ottaiano;
5. Progetti delle opere d'arte speciali nella 2ª tratta del tronco Conza-Monteverde della ferrovia Avellino-Rocchetta-Melfi;
6. Nuovo progetto per l'impianto di una stazione a Baldichieri in sostituzione della fermata lungo la linea Torino-Alessandria;
7. Convenzione Nappo per costruzione a distanza ridotta dalla linea Castellamare-Cancello;
8. Tipi di carrozze e carri di trasporto per la tramvia S. Domenico-Salsomaggiore;
9. Progetto d'appalto del tronco Marradi-Fantino della ferrovia Faenza-Firenze;
10. Progetto di ampliamento del sottopassaggio della ferrovia nell'attraversamento della Provinciale n. 25 pel porto Santa Venere (Catanzaro).

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 23 maggio (N. 121). — **Prospetto** dei prodotti lordi approssimativi delle ferrovie italiane nel mese di **gennaio 1890** in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1889; pubblicato per cura del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

Gazzetta Ufficiale del 27 maggio (N. 124). — **Regio Decreto 27 aprile 1890,** numero **6861** (Serie 3ª), che approva l'unito Regolamento per l'amministrazione economica del Canale Cavour e degli altri canali che vi sono annessi, derivati dai fiumi Po, Dora Baltea e Sesia, e dai torrenti Elvo

(1) Sul progetto di trasloco della stazione per la ferrovia di Rivoli a Torino, abbiamo riferito nelle « Notizie diverse » del n. 14 del 6 aprile 1889 a pag 215.

e Cervo, nelle provincie di Torino, Alessandria, Novara e Pavia. — Questo Regolamento andrà in vigore col giorno 1° del prossimo venturo luglio.

CRONACA PARLAMENTARE delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Disegni di legge. — *Reinscrizione all'ordine del giorno.* — Nella seduta del 28 corrente, l'on. Miceli, Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, avendo la Commissione parlamentare, incaricata dell'esame del progetto relativo alle *espropriazioni, consorzi e polizia delle miniere*, ecc., compiuti i suoi studi ed introdotte nuove modificazioni, pregò che fosse reinscritto (1) all'ordine del giorno quel progetto. — La Camera acconsentì.

— *Per la discussione.* — Nella seduta del 29 corrente, su proposta dell'on. Armirotti, accettata dal Ministro dei Lavori Pubblici, la Camera stabilì che il progetto d'iniziativa parlamentare, relativo all'*inchiesta sul servizio ferroviario di Genova* (2) sia discussa dopo il Bilancio dei Lavori Pubblici.

Commissioni. — *Nomina di relatore.* — La Commissione per il Bilancio, incaricata dell'esame del progetto di legge circa *modificazioni d'assegni per opere ferroviarie* (Tabelle *A* e *B*) (3) ha nominato a relatore l'on. Vacchelli.

— *Relazione.* — L'on. Vacchelli ha il 26 corrente presentato la relazione sul *Bilancio preventivo del 1890-91 del Ministero dei Lavori Pubblici* (4); il quale verrà discusso dopo quello dell'Interno.

— — Nella seduta del 27 corrente l'on. Vigoni presentò la relazione sul progetto per l'*affitto a lungo termine delle miniere di ferro dell'isola d'Elba* (5).

— *Studi.* — La Commissione per il progetto di legge sulle *tramvie e ferrovie economiche* (6) deliberò di affidare agli onorevoli Genala, Chiaradia e Vigoni lo studio della proposta dell'on. Chiaradia, tendente a raggruppare sotto il solo nome di « ferrovie economiche » e con provvedimento complessivo tutte le strade ferrate che non sieno o ferrovie ordinarie o tramvie urbane o suburbane e tramvie a vapore.

Interrogazioni, interpellanze e mozioni. — *Svolgimento.* — Nella consueta seduta settimanale, consacrata allo svolgimento delle interrogazioni, ecc., sabato, 24 corrente, ebbe luogo lo svolgimento delle seguenti, rivolte al Ministero dei Lavori Pubblici e da noi precedentemente annotate quando ne fu data comunicazione.

L'on. Sciacci interpellò sui *ritardi alla costruzione della linea di congiunzione fra la stazione di Trastevere e quella di Termini* (7). Non ripetè quel che già disse un anno fa, quando fece una interpellanza simile, ma ricordò le promesse allora fatte dal Ministro. Altre difficoltà ora sono sorte a motivo del ponte, che prima si voleva di ferro, poi si volle d'acciaio (8), e finalmente si trovò ch'esso impediva il passaggio delle barche alberate che approdano a Ripagrande. Osservò che se anche ogni difficoltà fosse rimossa, se i danari fossero pronti, e si potessero domani cominciare i lavori, questi non sarebbero compiuti che tra due anni. Propose che la stazione di Trastevere sia resa capolinea della ferrovia maremmana, ed eccitò il Ministro ad accettare in via provvisoria questa soluzione così semplice e così naturale, senza tuttavia perdere di vista il problema generale della cintura ferroviaria della capitale.

L'on. Pozzolini interpellò sulle *intenzioni del Governo relativamente al tracciato delle ferrovie di raccordamento attorno a Roma* (9). La sua interpellanza, egli disse, ha carattere più generale di quella dell'onorevole Siacci; perchè egli si preoccupa della questione ferroviaria di Roma, sopratutto dal punto di vista strategico. Descrisse i diversi progetti presentati dalle varie Società ferroviarie, non approvò che si abbandoni il progetto di una grande stazione militare e dell'allacciamento delle ferrovie, che sono sulla destra del Tevere con quelle che sono sulla sinistra dello stesso fiume. Domandò al Ministro quali siano le sue intenzioni sui problemi che egli ha indicato.

L'on. Finali, Ministro dei Lavori Pubblici, rispose prima all'onorevole Siacci. Riconobbe la utilità dell'allacciamento della stazione di Trastevere con quella di Termini; ma soggiunge che non può per ora accordarla, essendo i fondi dell'allegato *B* esauriti. Supposto anche che le difficoltà tecniche e finanziarie fossero superate, non meno di tre anni occorrerebbero per compire l'opera desiderata dall'onorevole Siacci. Fatta rilevare la necessità di utilizzare fin d'ora la stazione di Trastevere, dichiarò che non può aspettare per aprirla all'esercizio che sia congiunta con quella di Termini.

Espose poi all'on. Pozzolini le modalità dei vari progetti di ferrovie attorno a Roma. Questi progetti sono tutti basati sopra la costruzione di ponti sul Tevere, che sarebbero costosissimi. Del resto dichiarò che ancora non ha rinunciato ad alcun progetto; ne aspetta ancora diversi e preferirà quello che crederà più conveniente tanto per le ragioni tecniche, che per quelle finanziarie. Osservò che per preferire un progetto bisogna tener conto dei bisogni militari, di quelli del comune di Roma, di quelli finanziari ed anche di quelli archeologici.

L'on. Marchiori, parlando per un fatto personale, e ringraziati il Ministro e l'on. Pozzolini delle gentili parole usate verso la Commissione che ha studiato i due tracciati per la congiunzione della stazione di Termini con quella di Trastevere, fece osservare che questa Commissione ha dato già un giudizio sui tracciati, esponendo le ragioni pro e contro di ciascuno. Rileva pure come sia da badare alla questione dei terreni da espropriare, che presenta un lato finanziario importantissimo.

I due interpellanti replicarono. Il Ministro assicurò l'on. Sciacci che farà quanto gli è consentito dalle facoltà concessegli dalla legge sulle Convenzioni per l'apertura della stazione di Trastevere; assicurò l'on. Pozzolini che le ragioni militari non saranno dimenticate riguardo ai tronchi ferroviari di congiungimento intorno a Roma.

— *Comunicazione.* — Nella medesima seduta del 24 corrente, il Presidente della Camera diede comunicazione delle seguenti domande di interpellanza al Ministro dei Lavori Pubblici:

Dell'on. San Giuliano intorno alle *ragioni per le quali non è stato ancora adottato il migliore orario proposto dalla Società Sicula per le comunicazioni ferroviarie tra Roma e la Sicilia*;

Dell'on. Lugli *per riconoscere se e quali provvedimenti abbia dati circa il tracciato e la ripresa e continuazione dei lavori della ferrovia Bologna-Verona.*

(1) Vedi « Cronaca Parlamentare » del n. 18.

(2) Vedi « Cronaca Parlamentare » del n. 9, nel quale abbiamo pubblicato il testo del disegno di legge, che è la conversione di una mozione presentata dall'on. Tortarolo in seguito allo svolgimento di una sua interpellanza, intorno a cui abbiamo detto nel medesimo numero.

(3) Vedi « Cronaca Parlamentare » dei numeri 20 e 21, nel quale abbiamo pubblicato il testo del disegno di legge ed un sommario cenno della relazione ministeriale che lo precede.

(4) Vedi « Cronaca Parlamentare » del n. 20 e la relativa nota n. 3 a pag. 315.

(5) Vedi « Cronaca Parlamentare » nei numeri 20 e 14, nel quale abbiamo pubblicato un sommario cenno del progetto ministeriale.

(6) Il *testo del progetto ministeriale* fu da noi pubblicato nel n. 50 del 14 dicembre 1889 a pag. 794; per pubblicazione di *atti e documenti* riferentivisi vedi la nota a pag. 262 del n. 17 del 26 aprile corrente anno; per la *Commissione* vedi « Cronaca Parlamentare » del n. 50 del 14 dicembre 1889.

(7) Vedi « Cronaca Parlamentare » del n. 17.

(8) Circa il progetto del *ponte in acciaio sul Tevere* ricordiamo lo speciale articolo nel n. 11 a pag. 161, e le « Informazioni » del n. 14 a pag. 212.

(9) Vedi « Cronaca Parlamentare » del n. 19.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Alessandria-Ovada. — *Relazione della Deputazione consortile sullo stato del progetto di costruzione.* — Allo stato, così detto volgarmente, della pratica, abbiamo già sommariamente accennato nel n. 16, riferendo sulla domanda del Consorzio al Consiglio provinciale di Genova e sulla discussione fattasene in questo nella seduta del 16 scorso aprile.

Ritorniamo sull'argomento principale dello stato della pratica, riassumendolo dalla relazione della Deputazione consortile; nella quale questa rende conto del proprio operato, dal suo inizio alla presente condizione delle cose.

La ferrovia Alessandria-Ovada, giusta un primo progetto compilato dalla Società Veneta, misurerebbe una lunghezza di 34,500 metri, toccando i Comuni di Castellazzo, Castelspina, Sezzè, Predosa e Rocca Grimalda. Il suo costo totale era stato allora preventivato complessivamente in L. 3,062,959.34.

Non fu compresa fra le linee di 4ª categoria; ma ottenne favorevole parere dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per la concessione governativa del massimo sussidio di L. 3000 al chilometro durante 70 anni.

Ne fu conseguentemente proposta la costruzione alla Società Mediterranea, che incaricò il proprio Ufficio Tecnico di rivederne il progetto ed il preventivo; questo aumentò a L. 4,300,000 ed a L. 5,182,500, tenendo conto dell'importo del materiale metallico d'armamento e di quello per l'esercizio. Ma, se si sottragga a quest'ultima somma l'importo capitalizzato, in L. 3,524,000, della sovvenzione governativa e del prodotto netto dell'esercizio per anni 90, residuano L. 1,658,500 che la Società Mediterranea chiede

al Consorzio, in isborso, per la costruzione della linea. Secondo nuovi calcoli, poi, tale somma fu ridotta a L. 1,550,000.

In base a ciò, la Deputazione consortile propone al Consorzio:

1. Di proseguire le pratiche per ottenere dal Governo la concessione del sussidio di L. 3000 al chilometro per anni 70;

2. Di rimettere la concessione alla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo.

La Deputazione consortile chiede inoltre al Consorzio:

a) Di essere incaricata di rivolgersi alla città e provincia di Genova per ottenere da ciascuno dei due enti il concorso di L. 100,000;

b) Di presentare domanda di concorso ai Comuni di Casalcermelli per L. 2000; Tagliole per L. 5000; Belforte per L. 2000; Molare per L. 6000; Cremolino per L. 4000; Rossiglione per L. 2000; Campo Ligure per L. 6000, da pagarsi ad esercizio aperto;

c) Di presentare un ricorso alla provincia ed alla città di Alessandria per ottenere il loro concorso nella rispettiva ragione del 40 o 35 per cento sulle somme a carico del Consorzio.

Ferrovia Reggio-Ventoso-Sassuolo. — *Convenzione per la costruzione.* — Riportiamo dalla *Gazzetta dell'Emilia* la notizia che i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro hanno firmato coi rappresentanti della Provincia di Reggio-Emilia la convenzione per la costruzione, a tipo ordinario, della ferrovia Reggio-Ventoso-Sassuolo.

Della trasformazione, a tipo normale, della linea Reggio-Sassuolo abbiamo date informazioni nel n. 42 del 19 ottobre 1889 a pag. 670.

Ferrovia economica Castelnuovo Scrivia-Tortona. — *Primi atti per la costruzione.* — Di pieno accordo, la città di Tortona ed il comune di Castelnuovo Scrivia adopransi per la costruzione di una linea ferroviaria che li metta in diretta comunicazione.

Redatto, anzitutto, l'istrumento di società e costituita poscia una assemblea consortile di venti delegati, fu ora nominata una deputazione esecutiva. Questa chiederà al Governo la concessione del sussidio chilometrico.

Tramvia a vapore Padova-Piove. — *Per il prolungamento sino a Chioggia.* — Nel Consiglio Comunale di Chioggia fu da un consigliere formulata istanza al Sindaco perchè questi adoprisi presso la Provincia di Padova e presso gli altri Comuni interessati, onde ottenere il prolungamento della tramvia Padova-Piove sino a Chioggia.

Favorevole a tale progetto dimostrasi il comune di Piove; e quello di Cavarzere avrebbe già, tempo addietro, preso all'uopo una speciale deliberazione.

Tramvia a cavalli Savona-Vado. — *Domanda di concessione.* — Al Municipio di Savona è stata presentata domanda di concessione della costruzione e dell'esercizio di una tramvia a cavalli da Savona a Vado, percorrente, nel tratto fra Savona ed il Borgo delle Fornaci, la nuova strada progettata e tuttora da aprirsi.

La distanza tra Savona e Vado può calcolarsi in 5 chilometri circa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Liquidazione dell'esercizio 1889 ed Assemblea degli azionisti.* — Il Consiglio di amministrazione della ferrovia del Gottardo ha risolto, nella sua seduta del 22 corrente, di portare l'assegno statutario al proprio fondo di rinnovazione della linea a fr. 749,378.85 ed al fondo di riserva a fr. 233,723.60.

Del residuo attivo netto, fr. 250,000 sono destinati per coprire il *deficit* della Cassa di soccorso e pensioni; e del residuo saldo di fr. 2,611,408.31, fr. 2,516,000 ossia il 7.4 0|0 sono distribuiti agli azionisti come dividendo. I restanti fr. 95,408.31 saranno portati in conto nuovo dell'anno 1890.

Secondo l'art. 13 degli statuti, sul dividendo del 7.4 p. 0|0, il 7.2 0|0, ossia fr. 36 per azione, spetta effettivamente agli azionisti, ed il 0.2 0|0, ossia fr. 68,000, saranno ripartiti fra gli Stati sovvenzionanti come interesse dei loro sussidi.

L'*Assemblea generale degli azionisti* — come abbiamo già annunciato nel nostro precedente numero — è fissata al 30 giugno, alle 10 antimeridiane nella sala del Gran Consiglio di Lucerna.

L'ordine del giorno è il seguente:

1) Presentazione del 18° rapporto sulla gestione della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione, nonchè dei conti e del bilancio per il 1889.

2) Fissazione del dividendo da pagarsi per il 1889

3) Nomina di un membro e del presidente del Consiglio d'Amministrazione in sostituzione del defunto signor Consigliere degli Stati, Colonnello Rieter.

4) Nomina di 3 Membri e di 3 Supplenti della Commissione di revisione dei conti (art. 53 dello Statuto).

— *Ferrovie d'allacciamento nord.* — Si annuncia che i membri dell'Assemblea federale dei Cantoni di Zurigo, Zugo, Turgovia e Sciaffusa, non che i governi di quei Cantoni ed i Comuni interessati hanno risolto il 23 corrente d'invitare il governo di Zurigo a redigere una memoria a favore della linea Thalweil-Zugo, da distribuirsi poi a tutti i membri dell'Assemblea federale.

Ad altri progetti di accesso nord alla ferrovia del Gottardo abbiamo già accennato nel n. 9.

— *Apertura all'esercizio di tratto di doppio binario.* — Il Consiglio federale nella seduta del 27 corrente ha accordata con alcune riserve l'apertura dell'esercizio regolare sul secondo binario della linea Rodi Fiesso-Faido della ferrovia del Gottardo col 28 maggio.

Ferrovie Svizzere. — *Affari ferroviari nella prossima Assemblea federale.* — Tra le materie, fissate dal Consiglio Federale, per la prossima Sessione delle Camere Federali, che si aprirà il 2 p. v. giugno, comprendonsi i seguenti affari ferroviari:

proroga di termini per la costruzione delle linee Zugo-Walschwil-Goldau e Lucerna-Küssnacht-Immersee (linee di approccio settentrionali della ferrovia del Gottardo), sulle quali abbiamo premessa qualche notizia;

compera delle azioni della ferrovia Giura-Sempione;

domande di concessioni per le ferrovie Filisur-Samaden (ferrovia dell'Albula), Scherzligen-Därligen, Glion-Rochers de Naye, Lauterbrunnen-Wenzernalp-Grindelwald, Lenzburg-Wildegg e la ferrovia della Jungfrau, della quale aggiungiamo in seguito qualche cenno.

— *Nuovo sistema di costruzione per le ferrovie di montagna.* — Riportiamo dalla *Gazzetta Ticinese:* « A quanto annunciano i giornali dell'interno della Svizzera, il sig. colonnello Ed. Locher-Freuler, costruttore in Zurigo e l'esecutore della nuova ferrovia del Pilato, avrebbe trovato un nuovo sistema di costruzione per le ferrovie di montagna; che, per la sua semplicità e la sua sicurezza, sembra destinata ad inaugurare una nuova êra per queste imprese, facilitandone l'esecuzione. L'inventore, il quale avrebbe già chiesto la patente a Berna, avrebbe fatto esaminare la sua invenzione da periti dell'arte e ne avrebbe ricevuto le più simpatiche congratulazioni. Il nuovo sistema supererebbe tutti gli altri per semplicità, sicurezza di esercizio, economia ed originalità ».

— *Ferrovia della Jungfrau.* — A quanto si assicura, il Consiglio federale, a proposito delle domande di concessione per una ferrovia di montagna da Lauterbrunnen alla vetta della Jungfrau, si sarebbe espresso favorevole alla domanda del signor Köchlin, e l'avrebbe rimessa al Dipartimento delle ferrovie per il relativo rapporto.

Del progetto dell'ing. Köchlin abbiamo fatto cenno particolareggiato nella « Rivista delle ferrovie straniere » nel n. 44 del 2 novembre 1889; di altro progetto abbiamo dato notizie nelle « Notizie ferroviarie estere » nel successivo numero 45 del 9 novembre 1889.

*

Annunciasi ora che, secondo un progetto elaborato dallo stesso sig. Locher-Freuler — al quale abbiamo poco sopra accennato, riguardo ad un nuovo sistema di ferrovie di montagna — per la Jungfrau, vi sarebbe un sol tunnel da Lauterbrunnen alla vetta del monte, quasi affatto in linea retta. Lungo la linea a diritta ed a sinistra si avrebbero dei tubi-tunnel *(Tunnelröhren)*. Una pressione d'aria al mezzo di questi tubi metterebbe in movimento la ferrovia. Saranno prese tutte le misure, sia per l'arresto del convoglio a qualunque punto del tracciato della linea, come per la completa sicurezza dell'esercizio. Il viaggio si compirebbe in 15 minuti, nè vi saranno stazioni intermedie; il numero dei passeggieri per ciascuna corsa è previsto da 50 a 70.

Ferrovie Francesi. — *Per la ferrovia Metropolitana di Parigi, secondo il progetto della Società degli stabilimenti Eiffel.* — Nel n. 19 abbiamo accennato specialmente al tracciato secondo il progetto, su cui devono deliberare il Consiglio Municipale di Parigi ed il Parlamento; aggiungeremo ora alcuni dati tecnici e finanziari.

I lavori dovrebbero essere compiuti entro lo spazio di tre anni dal giorno in cui il Ministro dei Lavori Pubblici avrà approvato in complesso i piani parcellari; i quali dovranno essere presentati entro un anno dal 1° gennaio dell'anno successivo alla data della concessione.

Le linee dovranno essere costrutte a doppio binario; le stazioni previste sono 21; la lunghezza della Metropolitana è calcolata in m. 11,225.

La spesa complessiva è preventivata in fr. 60,000,000, compreso l'importo di due ponti metallici sulla Senna per il prezzo di fr. 3,000,000. Nel calcolo preventivo delle spese il prezzo medio per ogni metro lineare in sotterraneo è di fr. 3234 (fr. 3,234,000 per km.), e di fr. 1559 per ogni metro lineare in viadotto o trincea aperta.

I prezzi di esercizio sono così fissati per persona e per chilometro: 1ª classe, fr. 0.10; 2ª classe, franchi 0.075; 3ª classe, fr. 0.05. Ma, in ogni caso, le tasse così stabilite non potranno mai dare luogo ad una riscossione inferiore di fr. 0.40 in 1ª classe, di fr. 0.30 in 2ª, di franchi 0.20 n 3ª; il che può davvero essere grave per le piccole distanze.

Bisogna del resto aggiungere ancora che i prezzi testè accennati non comprendono l'imposta sulla grande velocità e che perciò essi devono essere aumentati di: cent. 2.32 per la 1ª classe, di cent. 1.74 per la 2ª, di cent. 1.16 per la 3ª.

Notizie Diverse

Pubblicazione Cartografica. — Sono usciti i fascicoli 20, 21 e 22 del nuovo *Atlante Stieler*, importantissima pubblicazione dell'Istituto Geografico di Gotha, di cui è rappresentante per l'Italia l'editore comm. Ulrico Hoepli di Milano. Questi tre fascicoli, in dodici bellissime tavole, espressamente incise in rame, recano le carte dell'Africa, dell'Australia, delle Indie, della Danimarca, della Russia, della Gran Bretagna e della Polinesia.

È troppo nota la riputazione dell'Istituto Geografico di Gotha, perchè noi si debba anche questa volta rilevare l'esattezza e la rigorosità scientifica con cui viene compiuto questo lavoro geografico; noteremo invece come esso risponde completamente non solo alle esigenze degli studiosi, ma anche degli uomini d'affari, delle pubbliche Amministrazioni, del Genio Militare, della Marina governativa e mercantile e della numerosa classe che si dedica alle imprese di mare e di terra.

Rimangono ancora 10 fascicoli a compire l'opera; della quale si può avere per esame un fascicolo, chiedendolo alla Libreria Hoepli di Milano.

Esposizione Nazionale di Palermo. — *Per la mostra delle industrie estrattive.* — È stata nominata una speciale Commissione, presieduta dall'ingegnere Travaglia, reggente il distretto minerario in Sicilia, per studiare e compilare il programma di questa Mostra che in Sicilia per le sue solfatare può riuscire davvero pratica ed importantissima.

Questa Commissione si è divisa in tre Sottocommissioni, cioè:

1° per i prodotti delle cave;

2° per i prodotti dell'industria montanistica e metallurgica;

3° per le acque minerali e prodotti estratti dalle medesime.

La Commissione ha già elaborato il programma speciale per la Mostra delle industrie estrattive (classi 1ª, 2ª, 3ª e 4ª del programma generale) e il Comitato esecutivo lo ha pienamente approvato.

Il Comitato esecutivo ha poi interessato l'Ispettorato Generale delle miniere perchè volesse contribuire al successo di tale Mostra, come espositore delle pregevolissime raccolte che possiede, e dei preziosi studi che ha fatto sulla ricchezza mineraria nazionale. E il comm. Pellati, ispettore generale, ha promesso tale contributo ed ha già indicato le collezioni, le carte e le memorie che l'Ispettorato e l'Ufficio geologico invieranno a Palermo.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 71,000 * per rinforzo mediante la giunta di traverse dell'armamento della linea Chiusi-Terontola-Firenze, oltre L. 17,761.44 per materiale metallico d'armamento;

L. 24,000 * per rifacimento in acciaio d'alcuni binari e deviatori della stazione di Bologna, non tenuto conto dell'importo del materiale metallico d'armamento in L. 62,873;

L. 13,450 per munire di persiane i fabbricati viaggiatori delle stazioni del tronco Roma-Avezzano della ferrovia Roma-Solmona;

L. 11,664 per sistemazione del cantiere lacuale di Peschiera;

L. 11,000 per sistemazione del ponte in ferro sul Canal Grande a Venezia e costruzione di parapetti agli accessi del ponte medesimo;

L. 10,600 per completamento da eseguirsi lungo il tronco di ferrovia da Candela a Rocchetta Melfi;

L. 9,900 per sistemazione di manufatti e di fabbricati lungo la linea Firenze-Pistoia-Pisa;

L. 9,000 per costruzione d'un tratto di strada carrozzabile per accedere alla testata sinistra del ponte viadotto di Paderno sulla linea Ponte San Pietro-Seregno;

L. 5,000 per impianto d'una fermata in corrispondenza al passaggio a livello della strada di Lemignano al chilometro 7.414 della linea Parma-Spezia;

L. 2,800 per piallatura degli aghi dei deviatoi in opera nelle stazioni del tronco da Roma ad Avezzano della ferrovia Solmona-Roma;

L. 2.400 per consolidamento alla casa cantoniera situata al chilometro 46.818 della ferrovia da Macerata ad Albacina;

L. 2,200 per riparazione ai piedritti della galleria di S. Martino fra i chilometri 154.387 e 154.497 della ferrovia da Roma a Solmona.

Sistemazione degli appoggi della travata metallica del ponte sull'Adda presso Pizzighettone nella linea Pavia-Brescia.

Rete Mediterranea. — Progetto tecnico * per l'impianto della nuova stazione di Porta Romana, della linea di circonvallazione di Milano.

Società concessionaria ferrovia Napoli-Ottaiano. — Dotazione * del materiale mobile.

2. — Progetti e preventivi di spese
approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 1785 per rinforzo delle longarine ai ponti metallici sui torrenti Isolone, Bettigna e Carrione lungo il tronco Sarzana-Avenza.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Appalto lavori di sistemazione della falda in frana fra i km. 142.062 e 142.225, compresi fra le stazioni di Baragiano e Picerno. Importo L. 95,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 2 giugno;

Appalto lavori di ripulitura della tettoia e locali della stazione di Civitavecchia. Importo L. 4500. Termine utile come sopra fino alle ore 10 ant. del 2 giugno.

SVIZZERA. — *Commissione direttiva della ferrovia Svizzera Sud-Est a Waedensweil.* — Sino alla sera del 3 p. v. giugno ricevonsi le offerte per l'esecuzione dei lavori di basamento delle nuove linee: Pfäffikon-Samstargen e Biberbrücke-Goldau (V. p. *Annunzi*).

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Feriozzi Luigi, l'appalto dei lavori di completamento della linea da Ascoli a San Benedetto, col ribasso del 14 0[0 sui prezzi di tariffa;

Corradini Antonio, lavori di consolidamento del rilevato ferroviario fra Samoggia e Lavino, nella ferrovia da Piacenza a Bologna, col ribasso del 18 0[0 sui prezzi di tariffa;

Luigi Rizzi di Modena, fornitura in opera di N. 5 travate metalliche occorrenti per l'allacciamento della linea Aretina colla Pistoiese, preventivate dell'importo di L. 66,000, col ribasso del 21.09 per cento sui prezzi di tariffa;

Jardini Paolo di Varese, lavori di terra e di muratura occorrenti per l'allacciamento della linea Aretina colla Pistoiese presso Firenze. Importo preventivo L. 920,000, col ribasso del 22.50 0[0 sui prezzi di tariffa.

Rete Mediterranea. — Mina Francesco di Seregno la ricostruzione di due sottopassaggi fra le stazioni di Seregno e Camerlata, sulla linea Milano-Chiasso, col ribasso del 20 per 0[0 sul prezzo di gara.

Ministero dei Lavori Pubblici. — 1° Quintali 544 stecche corniere di ferro, col ribasso del 2.20 0[0 alla Società Anonima di Piombino; 2° Quintali 875.05 piastre intermedie di ferro, e quintali 327.75 piastre di giunzione di ferro, col ribasso del 2.90 0[0 alla Società Anonima di Piombino; 3° Quintali 103.60 chiavarde con rosette, quintali 375 arpioni, quintali 78.44 caviglie a vite mordente in acciaio, col ribasso del 2.30 0[0 alla Società degli Alti Forni di Terni (Vedi *Informazioni*, N. 18).

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea. — (*Sedute del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione del 24 corrente*). — Fratelli Feltrinelli di Milano per acquisto di metri cubi 375 di legname abete in tavole e di metri cubi 100 di legname pitch-pine in pezzi squadrati;

Stefano Michellonnet di Fenestrelle per fornitura di mc. 300 di legname larice in tavole;

Pyman, Watson e C. di Cardiff per fornitura di 10,000 tonnellate di carbone grosso inglese mezzo grasso;

Piaggio e C. di Sestri Ponente per fornitura di 340 metri cubi di legname pitch-pine in tavole;

De Bernardi Fortunato d'Ivrea per appalto delle opere di difesa al ponte sulla Dora Baltea presso Calciavacca, lungo la linea Chivasso-Casale;

Barrera e Bernasconi di Chiusa San Michele per ritagliatura di 50,000 lime;

Carrena, Pereno e C. di Genova per fornitura di Kg. 20,000 di stagno in pani;

Raddi e C. di Spezia per impianti nella stazione d'Arcole;

Williams Edgar di Newport Mon per fornitura di tonnellate 10,000 di carbone grosso inglese mezzo grasso e carbone inglese in mattonelle;

Mauke Federico e figli di Roma per fornitura in opera dei serramenti occorrenti pei fabbricati compresi nel tronco fra il Km. 6 e 14.369 della linea Roma-Segni e sul tronco Rocchetta-Monteverde.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Città di Genova (2 giugno, ore 3 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori di prosecuzione della grande strada parallela a via Libertà, nel tratto compreso tra via Beverato e via Minerva. Importo L. 80,000. Cauzione provvisoria L. 8,000. Fatali 10 giugno, ore 12 merid.

Genio Militare di Torino (3 giugno, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori accessori nel Panificio Militare al Foro Boario in Torino. Importo L. 50,000. Cauz. L. 5,000. Lavori compiuti in 120 giorni.

Municipio della città di Giugliano in Campania (7 giugno, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione delle vie interne Collina, Licante, Annunziata, Palombi, Camponino e Pozzonuovo. Importo L. 162,000. Cauz. provv. L. 10,000. Cauz. def. L. 17,000. Fatali 14 giugno.

— Appalto dei lavori di allargamento e di sistemazione del 2° tratto del Corso Campano. Importo L. 75,000. Cauzione provv. L. 10,000. Cauz. def. L. 15,000. Fatali 14 giugno.

Municipio di Roccasecca (9 giugno, ore 10 ant., defin.). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria, ecc. Importo ridotto. L. 41,966 (V. n. 15 e 19).

Consorzio Idraulico della bonificazione Pontina (9 giugno, ore 10 ant., fatali). — Appalto dei lavori di escavazione di nuovo alveo per isolamento del canale Linea dal fiume Amaseno in tempo di piena ad opere relative. Importo ridotto L. 328,912.39 (V. n. 19).

— (10 giugno, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di ampliamento di Sezione del fiume Sisto dalla Marna a Mazzo di Bove ed opere relative. Importo L. 123,000. Cauzione L. 1,500. Lavori compiuti in 250 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Aquila (10 giugno, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 4° tronco della strada provinciale di 2ª serie, n. 48, da S. Lucia nel Cicolano per la valle del Salto a Rieti, e diramazione da S. Lucia per i Prati di Castiglione, la Sella di Acquafredda Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo, alla Nazionale Aquila-Teramo, compreso fra il fosso di Offeio e S. Martino (m. 5016.44). Importo L. 152,430. Cauzione provvisoria L. 12,000. Cauz. def. il decimo.

Comune di Massa (12 giugno, ore 12 merid., definitivo). — Appalto delle opere di sistemazione della strada comunale obbligatoria del Basso Tamburo, ecc. Importo L. 114,884.27 (V. n. 17).

Prefettura di Napoli (16 giugno, ore 10 ant., unico e defin.). — Appalto dei lavori di manutenzione delle opere d'arte del porto di Napoli e di pulizia delle sue calate, fatta eccezione dei moli S. Vincenzo ed Orientale. Importo L. 77,600.

Genio Militare di Torino (19 giugno, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di un fabbricato ad uso infermeria nel recinto della Caserma di Fanteria « Dogali » in Torino. Importo L. 110,000. Cauzione L. 11,000. Lavori compiuti in 250 giorni.

Municipio di Genova (14 giugno, ore 2 pom.). — Unico incanto per l'affitto del Cantiere della Foce; area di circa 70,000 mq., recinta da muri, con case, tettoie, ecc. Prezzo d'incanto L. 0.45 all'anno per mq. Cauzione provvisoria L. 50,000 (V. pagine *Annunzi*).

Ministero delle Finanze (9 giugno, ore 11 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dell'esercizio delle Saline demaniali di Sardegna e per la conseguente fornitura annuale di 90 a 100 mila tonnellate di sale granito e di 5 a 6 mila tonnellate di sale macinato, durante il novennio 1891-1899. Cauzione L. 200,000. Fatali 14 giugno, ore 12 merid.

FRANCIA. — *Municipio di Tolone* (12 giugno, ore 2 pom.). — Costruzione di opere militari sulle alture della Badine nella penisola di Giens. Importo fr. 170,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Città di Spezia (4 giugno, ore 12 merid., fatali). — Fornitura di:
Tonn. 2500 di **carbone** Newpelton per L. 28.70 la tonn.;
Tonn. 10 di **terra** refrattaria per L. 42 la tonn.;
N. 80,000 **mattoni** refrattari per L. 138 il mille (V. n. 21).

Officine del Genio Militare — Pavia — (11 giugno, ore 12 mer., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 15,200 **ferro** scelto in verghe, N. 2, e **ferro** in filo. Importo L. 6872. Cauzione L. 700. Consegna a giorni 60.

Direzione degli Armamenti — Spezia — (14 giugno, ore 2 pom., 1ª asta). — Fornitura di **cavi** d'erba pitta e di cocco. Importo L. 97,180.20. Cauzione L. 9700. Fatali 7 luglio.

Direzione delle Costruzioni — Napoli — (14 giugno, ore 12 merid., fatali). — Fornitura di **manichette** di tessuto di lino per pompe. Importo ridotto L. 44,426 (V. n. 19).

R. Arsenale di Costruzione — Napoli — (16 giugno, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 11,300 di **ferro** in verghe, fino del N. 3 e scelto del N. 2. Importo L. 4854. Cauzione L. 486. Consegna a giorni 50.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina: — Mitcham Linoleum and Floor Cloth C., Londra: tappeto linoleum, L. 3800;

G. C. Cerruti, Batum: residui di petrolio, L. 7900;

Henry Wood e C., Liverpool: àncore e catene, L. 6450;

Società Fabbriche unite di biacche e colori, Genova: minio in polvere, L. 22,962.24;

Giliberti e C., Napoli: legname quercia, L. 20,069.38;

Antonio Sorrentino, Napoli: olio di oliva, L. 80,776;

Panhard e Levassor, Parigi: lame per seghe, L. 6350;

Morgan Crucible e C., Londra: crogiuoli per fonderia, L. 2550.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la fornitura e costruzione in opera di una tettoia metallica nell'Arsenale di Napoli per conto del Ministero della Guerra.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Maggio 24	Maggio 31
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 734.75	746.50
» » Mediterranee	» 588	596
» » Sicule	» 575	575
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 370	362.50
» » Gottardo	» 860	867.50
Buoni Ferrovie Meridionali	» 535	535.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 294	294
» » Novara-Seregno	» —	207.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 315	316
» » » 2ª emiss.	» 309	309
» » Centrale Toscana	» 520	520
» » Meridionali	» 315.50	315.50
» » Sarde, serie *A*	» 307	307.50
» » » serie *B*	» 310 50	311.50
» » » 1879	» 306	307.50
» » Pontebba	» 459	450
» » Nord-Milano	» 264.50	264.50
» » Meridionali Austriache	» 332.50	333
» » Gottardo 4 °/₀	» 102.50	102.75

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

8 giugno. — **Società An. per la Ferrovia Mantova-Cremona.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 merid. nella Sede in Milano.

9 giugno. — **Società An. Ferrovia Napoli-Ottaiano.** — Assemblea straordinaria nella Sede Sociale in Napoli.

14 giugno. — **Società An. per la Ferrovia d'Ivrea.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. nella Sede Sociale in Torino.

16 giugno. — **Ferrovie Economiche di Schio.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom. nella Sala Municipale di Schio.

26 giugno. — **Società An. per la Ferrovia Mantova-Modena.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nel locale sociale in Torino, via S. Teresa, 2.

29 giugno. — **Società An. per la Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom., nella Sede Sociale.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

14 giugno. — **Società delle Miniere di Montevecchio.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 4 pom., in Roma, via del Tritone Nuovo, N. 36, p. p.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società Sicula Tramways-Omnibus. — Distinta delle azioni estratte e rimborsabili dal 1° luglio: 05621 05705 09286 00985 00149 00803 01541 07396 03984 04838 06754 06106 00207 05607 09525.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

BELGIO. — Calma sul mercato, in dipendenza specialmente degli alti prezzi chiesti dai produttori.

GERMANIA. — *Statu quo* della settimana precedente; quantunque sia segnalata una certa tendenza al ribasso in alcune qualità di combustibile. I carboni a *coke* sono i meno ricercati. Annunciasi un grosso contratto di 250,000 tonnellate di carbone per il gaz colla Compagnia Imperiale Continentale, concessionaria del gaz a Berlino ed altre città; consegna sino a tutto il 1891, prezzo circa 15 M., ossia fr. 18.75. Carboni per locomotive circa 12 M., ossia fr. 15.

Ferri e ghise.

BELGIO. — Continuano da una parte la mancanza di ordinazioni sui ferri e dall'altra la troppo elevatezza dei prezzi del combustibile.

FRANCIA. — Continua la tendenza al ribasso; ferri mercantili a fr. 195.

Le importazioni dei minerali di ferro durante i primi quattro mesi degli anni 1890, 1889 e 1888 è indicata nel seguente prospetto comparativo:

		1890	1889	1888
Dal Belgio	Tonn.	8,680	5,564	9,520
Germania	»	294,575	250,233	201,684
Spagna	»	128,875	128,048	112,972
Italia	»	4,496	958	2,010
Algeria	»	14,441	9,089	5,422
Altri paesi	»	3,334	8,777	7,717
Totali	Tonn.	454,401	402,669	339,325

La esportazione nel medesimo periodo di tempo è così indicata:

		1890	1889	1888
Per ogni destinazione	Tonn.	65,611	60,137	74,051

INGHILTERRA. — *Middlesbrough.* — Mercato inattivo. Ghisa *Cleveland* n. 3 sc. 41 e 6 d. ed anche 41 sc. soltanto.

Rame.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato fermo ai seguenti prezzi: *Chilì*, in barre, prime marche, fr. 147.50; marche ordinarie, fr. 142,50; lingotti e piastre, fr. 150; *Best Selected*, fr. 155.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Stessi prezzi settimane precedenti: Elettrolitico da M. 79 a 85; inglese affinato in lingotti da M. 59 a 61; inglese laminato da M. 73 a 76 (dogana compresa).

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato meno attivo della settimana precedente. *Chilì*, buon ordinario, da Ls. 54-2-6 a 54-5 a contanti; da Ls. 54-12-6 a 54-15 a tre mesi. Rame affinato, molto sostenuto. *Tough* inglese da Ls. 57 a 58; *Best Selected* da Ls. 59-10 a 60-10; fogli forti da Ls. 66 a 67; fogli dell'India da Ls. 60 a 62.

Stagno.

FRANCIA. — *Parigi.* — Sotto l'influenza del mercato di Londra i prezzi ribassarono: *Banka*, fr. 256.25; *Billiton*, fr. 252.50; *Détroits*, fr. 247.50; stagno inglese, fr. 250.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato fermo. *Banka*, in blocchi, M. 101; inglese affinato, M. 103 ogni 50 chg.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato senza animazione. *Détroits* da Ls. 94-10 a 94-12-6, a contanti; da Ls. 95 a 95-5, a tre mesi; Australiano superiore di 10 sc. sul prezzo dei *Détroits*; lingotti inglesi ordinari, Ls. 97-10; barre, Ls. 98-10; lingotti affinati, Ls. 99-10.

OLANDA. — *Amsterdam.* — Mercato assai animato con tendenza al ribasso in chiusura. *Banka*, disponibile, fior. 56 3|4, dopo 56 7|8 e 57; *Billiton*, a breve termine, fior. 56 1|4; a tre mesi, fior. 56 3|4, dopo 57.

— *Rotterdam.* — Mercato fermo; molta dimanda limitatamente al disponibile ed a breve termine. *Banka*, disponibile, fior. 56 7|8; a breve termine, fior. 57; *Billiton*, disponibile, fior. 56 3|8; a breve termine, fior. 56 7|8.

Piombo.

FRANCIA. — *Parigi.* — Marche ordinarie: consegna all'Havre, fr. 33.25; consegna a Parigi, fr. 34.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Per quintale: piombo inglese in *saumons*, M. 14-90; piombo tedesco in rotoli, M. 16-40; piombo tedesco in *saumons*, M. 14-90; piombo di Spagna, M. 17-90.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Piombo straniero da Ls. 12-17-6 a 12-18-9; piombo inglese da Ls. 13 a 13-2-6.

Zinco.

FRANCIA. — *Parigi.* — Zinco di *Slesia*, consegna all'Havre, fr. 62; altre buone marche, consegna all'Havre, fr. 61.50; consegna a Parigi, fr. 62.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato fermo ai prezzi della settimana precedente.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Prezzi della settimana precedente, cioè: marche ordinarie da Ls. 22-15 a 23; marche speciali da Ls. 23 a 23-5.

STATI UNITI DEL NORD D'A. — *Nuova-York.* — Molto ricercate le marche ordinarie della produzione dell'Ovest.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1889-90. — *Dall' 11 al 20 Maggio 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4086	4065	+ 21	644	600	+ 44
Media	4074	4042	+ 32	650	580	+ 70
Viaggiatori.	1.240.697 45	1.274.201 82	— 33.504 37	61.872 05	45.120 83	+ 16.751 22
Bagagli e Cani	60.108 79	67.211 73	— 7.102 94	2.635 24	1.023 53	+ 1.611 71
Merci a G.V. e P. V. accelerata	262.003 43	311.229 58	— 49.226 15	11.486 58	7.131 28	+ 4.355 30
Merci a P. V.	1.381.614 01	1.561.884 86	— 180.270 85	81.805 13	64.739 66	+ 17.065 47
TOTALE .	2.944.423 68	3.214.527 99	— 270.104 31	157.799 00	118.015 30	+ 39.783 70
Prodotti *dal 1° Luglio 1889 al 20 Maggio 1890.*						
Viaggiatori	41.454.824 82	41.984.880 25	— 530.055 43	1.927.707 98	1 396 921 85	+ 530.786 13
Bagagli e Cani	1.991.658 40	2.052.296 57	— 60.638 17	76.558 47	33.667 77	+ 42.890 70
Merci a G. e P. V. accelerata .	10.175.693 73	10.394.610 69	— 218.916 96	341.100 02	221.812 73	+ 119.287 29
Merci a P. V.	49.242.924 60	48.310.101 51	+ 932.823 09	2.246.793 23	1.203.369 62	+1 043.423 61
TOTALE .	102.865.101 55	102.741.889 02	+ 123.212 53	4.592.159 70	2.855.771 97	+1.736.387 73
Prodotto per chilometro						
della decade	720 61	790 78	— 70 17	245 03	196 69	+ 48 34
riassuntivo	25.249 17	25.418 58	— 169 41	7.064 86	4.923 74	+ 2.141 12

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 14ª Decade — dall'11 al 20 Maggio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	1.071.684 36	49.906 42	260.688 82	1.319.946 41	7.543 20	2.709.769 21	4.055 00	668 25
1889	1.043.069 89	54.297 91	274.527 92	1.318.623 51	7.326 72	2.697.845 95	3.997 00	674 97
Differenze nel **1890**	+ 28.614 47	— 4 391 49	— 13 839 10	+ 1.322 90	+ 216 48	+ 11.923 26	+ 58 00	— 6 72
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	12.092.197 79	603.700 50	3.706.745 49	17.829.662 85	138.796 28	34.371.102 91	4.055 00	8.476 23
1889	12.387.811 17	649.356 14	3.635.428 05	16.916.410 09	143.771 95	33.732.777 40	3.997 00	8.439 52
Differenze nel **1890**	— 295.613 38	— 45.655 64	+ 71.317 44	+ 913.252 76	— 4.975 67	+ 638.325 51	+ 58 00	+ 36 71
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	71.809 37	785 65	23.158 83	117.010 95	1.456 80	214.221 60	1.143 63	187 32
1889	77.369 29	1.284 29	17.209 76	96.474 05	1,378 30	193.715 69	1.135 68	170 57
Differenze nel **1890**	— 5.559 92	— 498 64	+ 5.949 07	+ 20.536 90	+ 78 50	+ 20.505 91	+ 7 95	+ 16 75
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	822.074 66	15.267 74	235.215 24	1.192.366 61	13.159 50	2.278 083 75	1.119 63	2.034 67
1889	873.329 63	16.313 34	202.647 19	1.055.334 98	13.109 28	2.160.734 42	1.117 79	1.933 04
Differenze nel **1890**	— 51.254 97	— 1.045 60	+ 32.568 05	+ 137.031 63	+ 50 22	+ 117.349 33	+ 1 84	+ 101 63

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'* 11 *al* 20 *Maggio* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Nettuno-Ciampino	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 53	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	4,084.15	12,468.15	1,463.65	6,726.40	1,807.75	2,828.20	4,327.40	6,705.60	4,087.40	1,805.15	5,306.75	2,917.80
Bagagli e Cani.	60.00	177.90	22.75	184.20	18.20	42.05	6.25	55.30	41.45	20.75	30.60	28.20
Merci a G. V. ed Accelerata . .	488.20	2,333.30	93.85	455.40	147.95	311.05	63.70	151.95	346.60	404.15	398.75	241.05
Merci a P. V.	5,721.65	5,731.80	1,041.40	1,551.85	2,642 45	791.95	6.15	3,233.85	1,774.10	402.25	3,777 85	708.40
TOTALI . . .	10,354.00	20,711.15	2,621.65	8,917 85	4,616.35	3,973.25	4,403.50	10,146.70	6,249.55	2,632.30	9,513.95	3,895.45

ANNUNZI

FERROVIA SVIZZERA SUD-EST

AVVISO DI CONCORSO

per l'esecuzione dei lavori di basamento delle nuove Linee della Ferrovia Sud-Est: Pfäffikon-Samstagern e Biberbrücke-Goldau.

La Commissione Direttiva mette al concorso i seguenti lavori e lotti:

Lotto Num.	Kilometri	Lavori di terra m³	Lavori di rocca m³	Lavori in pietra (Steinsätze) m	Gallerie m³	Murature all'aperto m³	Tubi cemento Diametro 0.25-1 m. m	Ghiaia e lavori di basamento m³	Getto di pietre (Steinwurf) m³	
I	0.000 / 7.500	74700	1900	—	—	1120	540	17800	—	Pfäffikon-Wollerau-Samstagern
II*a*	0.000 / 3.772	50100	—	3200	—	1670	250	8700	—	Biberbrücke-Wettertanne
II*b*	3.772 / 9.190	42700	—	60	—	600	290	13100	—	Wettertanne - Rothenthurm - Biberegg
III	9.190 / 13.305	51700	30600	3600	85	4890	200	10000	830	Biberegg-Sattel
IV	13.305 / 16.670	48100	28400	9100	52	3270	290	6000	—	Sattel-Eccehomo-Kapftobel
V	16.670 / 20.777	46500	38500	3540	57	4070	140	9000	—	Kapftobel-Steinerberg-Goldau
Totale . . .		313800	99400	19500	194	15620	1710	64600	830	

Le offerte si possono fare per singoli lotti o per il totale.

Le basi per questi lavori, piani, profili, stima preventiva e i libretti delle condizioni sono ostensibili nella Sala della Scuola secondaria di Waedensweil a partire dal 15 maggio fino al 3 giugno a. c.

Le offerte devono essere chiuse e portare l'intitolazione: *Offerte pei lavori di basamento delle nuove Linee della Ferrovia Svizzera Sud-Est.* Esse devono essere indirizzate alla *Commissione Direttiva della Ferrovia Svizzera Sud-Est* in Waedensweil e presentarsi non più tardi della sera del giorno 3 giugno.

OF 5779

Waedensweil, 12 maggio 1890.

LA COMMISSIONE DIRETTIVA.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principan Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

Lavoro	metri
10 Ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lauak, ecc.*, a Muro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . *metri*	591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro	273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev.	24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron.	46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio .	103
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova .	108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . .	789
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia .	428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli .	13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè	26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino	265
34 ponti o ponticelli, ferr. Novara-Pino .	218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino	52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var.	22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . .	114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Collo Salvetti	136
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . .	185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia	135
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma	822
Ponte sul *Marmotaio*, ferr. Roma-Livorno	46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova	7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze	515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera	24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare	22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . .	54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli	95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila	517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti .	437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . .	111
45 » sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr. Eboli-Picerno	1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci	83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano	361
12 ponti e pontic., ferr, Grassano-Trivigno	255
4 ponti, ferrovia Lago-Como . . .	35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio	413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id.	28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza	35
151 id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli	710
11 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone	261
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . .	592
13 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . .	182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz.	57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverate-Assi .	978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio	1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza	601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti	105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco . . .	252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto	21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara	313
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti	12
21 ponti e pontic. per la diram. Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania	17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac.	51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . .	1'
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata	31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . .	89
93 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani	757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . .	31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna)	151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco .	265
8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia	46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta .	28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia .	226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica .	23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata .	82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni .	32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso	93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov.	321
14 id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano	83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi	88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . .	434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno-Bribano	219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia	111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . .	184
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . . .	12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia	106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia	43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli	408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia	463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . .	35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid	12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement.	165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari	72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano	86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata	180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . .	58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio	14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano	21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule	12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It.	9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . .	370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea	118
Cavalcavia in Trastevere ferr. »	17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. »	12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria)	833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano	298
2 Id. per la provincia di Girgenti . .	26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia	36
4 ponti sul *Gallico, Scacciotti, Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria .	210
14 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scarfa, Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari	313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . .	84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino .	103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta .	53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo .	—
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento	19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno	21
Id sul *Testene*, in provincia »	44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria	17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno	20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . . .	78
2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . .	71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara	27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova	8
3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma . .	51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*, in provincia di Belluno . .	60
2 ponti sul *Cordevole* . .	—
10 Id. sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto, Mesima, Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro	916
12 ponti per la provincia di Messina . .	372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila	23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova	14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa	32
Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto	72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna	60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso	14
Id. sulla *Frana*, in provincia »	26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta .	22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara	149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio .	50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania .	137
14 ponti sul *Savoca, Forza d' Agro, San Pietro, Fondachello* ecc., prov. di Messina	761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova	190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano .	15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma	28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno .	74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . .	15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto .	40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti	102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno	60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia	210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta	22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza	4!
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro	32
12 ponti per la provincia di Mantova . .	606
Ponte sul *Porciume*, provincia di Catanzaro	64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano .	30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata .	106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa .	107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza	114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma	100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma .	103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma	163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna .	40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona	343
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano	25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni	16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza .	60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio .	30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno	65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo	70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo .	14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco	20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale	23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino .	52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto .	10
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo	19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania	15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino	14
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa	145
8 Id. sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta, Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici	495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra	[illegible]
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini	75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi	[illegible]
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba .	72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. .	27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier	19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari .	43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sue, Jacob e C.	65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara .	41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici	22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti	12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . .	32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio	18

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Palmas*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Pes Igna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Avallerio 47
Id. sul *Tevere*, impresa Monico . . 136
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
1 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Canevelli . 11
Id. presso Terni, impresa Centurini . 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte), impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (completamento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 164
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Petralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali m. 14031
Tettoia per l'arsenale di Napoli, Min. guerra . 534
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti, Com. Belle Arti in Napoli 524
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina, Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 6070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa I. Bellini e C. 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa 218
Id. per la stazione di Falconara ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . 100
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . . . 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli . 5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . . 2400
Pensilina a Porto vado, ferr. Alta Italia 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 249
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 51
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi . . . 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Cuneletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Timaro, Santobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 11687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113536
Fondazioni con pali a vite tonnell. 121398

Cancellate metalliche.

Per la staz. di Torre Annunziata m l. 240,300
Dalla stazione al porto di Cast. llammare 2079,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate caduna pel dipart. di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 2 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1155 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, sterche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(a) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

MUNICIPIO DI GENOVA

ECONOMATO

Si rende noto al pubblico che il giorno **14 giugno**, alle **ore 2** pom., avrà luogo in una sala del **Palazzo civico**, nanti il Sindaco, o chi per esso, e col mezzo di schede segrete **l'unico incanto** per l'affitto del

Cantiere della Foce

di proprietà del Municipio di Genova, situato sulla spiaggia del mare a levante del **torrente Bisagno**, consistente in una grande area quasi rettangolare della superficie di circa **mq. 70 mila**, recinta da muri con **case, fabbricati, baracconi, tettoie** e **scali** entrostanti.

L'incanto sarà aperto in base al fitto di L. 0.45 all'anno per ogni metro quadrato, senza distinzione fra l'area coperta e l'area scoperta.

Gli aspiranti all'asta dovranno:

1° Far iscrivere nella Segreteria del Comune **prima del mezzodì** del giorno fissato per l'incanto, il loro nome, cognome, paternità, patria e qualità, e deporvi i certificati comprovanti la loro idoneità e capacità, di cui all'art. 5 del Capitolato d'affitto;

2° Depositare nella Civica Tesoreria **L. 50,000** a garanzia del contratto e delle spese cui darà luogo l'appalto, salvo il deposito a farsi a termini dell'art. 27 del Capitolato d'affitto.

I depositi saranno restituiti terminato l'incanto a coloro i quali non riuscissero aggiudicatari.

Le schede di offerta devono essere scritte in **carta** da **bollo** da **una lira**, e quelle condizionate saranno tenute come nulle.

L'aggiudicazione sarà accordata a colui che abbia fatto un'offerta maggiore alla scheda di base compilata dal Municipio.

Ove due o più concorrenti facciano pari offerta che sia accettabile, si procederà nella medesima adunanza ad una licitazione fra essi a termini dell'art. 88 del Regolamento per la contabilità generale dello Stato.

Il Capitolato d'affitto per l'esercizio di cui sopra è visibile nel **Civico Ufficio di Economato** in **tutti i giorni** non festivi, dalle ore 9 del mattino alle 5 pom.

Genova, addì 24 maggio 1890.

Il Segretario del Municipio: **R. DRAGO.**

Torino, 1890 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 7 Giugno 1890. NUM. 23.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

NUOVE OBBLIGAZIONI FERROVIARIE

Testo del Disegno di Legge e riassunto della Relazione Ministeriale.

Pubblicando il *testo del Disegno di legge* per MODIFICAZIONI ALLE ATTUALI OBBLIGAZIONI FERROVIARIE, presentato alla Camera dei Deputati nella seduta del 19 scorso maggio (1) dal Ministro del Tesoro, lo facciamo opportunamente seguire da alcuni brani e da un riassunto della *Relazione* che accompagna questo Disegno di legge.

* * *

Ecco il *testo:*

Articolo unico. — Le obbligazioni ferroviarie autorizzate dalla Legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª) saranno da ora innanzi emesse al saggio d'interesse netto del 4 p. 0|0, esente da ritenuta per qualunque imposta presente o futura. Dopo venti anni dalla emissione, lo Stato sarà in facoltà di anticiparne il rimborso.

Ricordiamo che la precitata Legge 27 aprile 1885, numero 3048 (serie 3ª), fu da noi pubblicata nel n. 18 del 6 maggio 1885, a pagina 273, e che le modificazioni introdotte con tale legge alle Convenzioni 1884 colle Società per le ferrovie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, furono da noi pubblicate nei successivi numeri 19 e 21 del 13 e 27 maggio dello stesso anno.

* * *

Nella *relazione* che precede questo Disegno di legge, l'onorevole Giolitti, Ministro del Tesoro, premette che la Camera, nella tornata del 18 giugno 1889, con un ordine del giorno proposto dalla Giunta generale del bilancio (2) invitava il Governo a studiare la convenienza dell'emissione di un titolo che meglio delle obbligazioni ferroviarie 3 0|0 corrispondesse agli interessi del Tesoro; e che il presente Disegno di legge è appunto il risultato degli studi che il Ministero ha compiuti colla massima diligenza, ponendo, coi più minuti particolari, in grado la Camera di pronunziare il suo giudizio su quel complicato congegno, così poco conosciuto, che sono le obbligazioni ferroviarie 3 0|0.

Quindi così prosegue il Ministro:

La Legge 29 luglio 1879 che autorizzava la costruzione di linee ferroviarie di complemento (3), coll'art. 28 istituiva presso l'amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti e all'immediata dipendenza della medesima una Cassa delle strade ferrate, garantita dallo Stato e sottoposta alla sorveglianza diretta del Parlamento per il servizio dei titoli da emettersi, a norma di esso articolo, allo scopo di procurare allo Stato, alle provincie, ai comuni e ai loro consorzi, i mezzi per soddisfare gli obblighi loro rispettivamente imposti dalla detta legge, e autorizzava il Ministro del Tesoro ad emettere ogni anno ed alienare, per mezzo della Cassa sopracitata, tanti titoli fruttiferi 5 0|0 ammortizzabili in 71 anni, quanti occorressero per far entrare nelle casse dello Stato la somma di 60 milioni l'anno, e per mettere in grado mediante prestiti, le provincie, i comuni e loro consorzi di fare il pagamento dei concorsi e delle anticipazioni, di cui agli articoli 4, 5, 11, 15 e 31 della legge predetta.

Ma fin dal primo anno, il 1880, questa disposizione legislativa non ebbe effetto, imperocchè per la ristrettezza del tempo, e per dubbi sorti intorno alla bontà del titolo 5 0|0 ammortizzabile, non che per difficoltà pratiche nella attuazione, si credè conveniente il partito, e ciò senza pregiudizio delle decisioni avvenire, di fare le previsioni di bilancio, per i 60 milioni stanziati, non in base ad emissione e alienazione di un titolo speciale, ma di rendita consolidata 5 0|0, e di provvedere agli enti locali le somme occorrenti, per mezzo di mutui della Cassa dei depositi e prestiti.

I Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici intanto presentarono alla Camera un Disegno di legge per modificare, insieme con altre d'indole diversa, le disposizioni della legge anzidetta, relative al modo di procurare allo Stato, alle provincie, ai comuni e consorzi di questi i mezzi necessari per soddisfare gli obblighi loro.

Quanto allo Stato, si proponeva che il Ministro del Tesoro fosse autorizzato ad emettere ed alienare ogni anno, in cambio di titoli speciali, consolidato 5 0|0, e quanto agli enti locali, che la Cassa dei depositi e prestiti facesse loro i mutui occorrenti, sopra delegazioni degli esattori delle imposte dirette. Insomma il Disegno di legge era inteso a risolvere la questione del tipo di debito, rendendo definitivo ciò che allora non era che provvisorio.

La proposta, concernente la emissione di consolidato, si

(1) Vedi « Cronaca Parlamentare » del n. 21 del corrente anno.
(2) Vedi « Cronaca Parlamentare » del n. 25 del 22 giugno 1889, a pag. 398.
(3) Vedi il *testo della legge* nel n. 28 del 9 luglio 1879, a pag. 481; e la relativa *circolare* del Ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Baccarini, in data 2 agosto 1879 nel n. 33 dello stesso anno a pag. 577.

fondava, poichè si provvedeva a parte per gli enti obbligati al concorso, sulla convenienza economica, non meno che sulla ragione logica, di ricorrere alla emissione rateale, a seconda del bisogno, della rendita consolidata, necessaria per le spese da farsi nei lavori, anzichè all'emissione d'un titolo speciale ammortizzabile.

Ma la Giunta della Camera, stretta dal tempo, perchè le modificazioni, apportate alla parte tecnica della legge del 1879 esigevano sollecita approvazione, mentre l'esame della parte finanziaria del Disegno di legge non poteva esser fatto con eguale prontezza, venne nel divisamento che fu accolto dal Governo e dalla Camera, di non dipartirsi, per allora, dall'espediente provvisorio, già approvato, pel 1880, dal Parlamento.

E il Senato non dissentì, esprimendosi però dal suo Ufficio centrale il voto, che non si lasciasse più oltre sospesa la grave questione.

E l'espediente durò più anni — fino all'esercizio 1885-86 — dappoichè la legge 5 luglio 1882, n. 875 (Serie 3ª) per l'approvazione delle tabelle di riparto delle somme da assegnarsi alle singole linee (1), lasciando insoluta la questione del tipo di debito con cui provvedere alla costruzione delle strade ferrate, e non consentendo maggiori emissioni ed alienazioni di consolidato, per provvedere in parte alle maggiori somme occorrenti per gli effetti del riparto stabilito, autorizzava il Ministro dei Lavori Pubblici, come aveva già fatto l'art. 9 della legge 5 giugno 1881, n. 240 (Serie 3ª), a stipulare anticipazioni cogli accollatari dei lavori (2). La differenza consisteva solamente nella facoltà di stipulare con corresponsioni di un annuo interesse, il che non era consentito dalla legge del 1881 sopra accennata.

Ma venne la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (Serie 3ª) per l'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, e per la costruzione delle strade ferrate complementari (3); e la questione fu risoluta a favore di un titolo 3 0[0 ammortizzabile, quanto alle costruzioni, dagli art. 27, 31 e 24 dei rispettivi contratti e, quanto alla Cassa per gli aumenti patrimoniali, dagli art. 60 e 56 dei rispettivi capitolati.

A sconsigliare il tipo, a cui il Governo aveva data la preferenza, non mancarono allora, nei due rami del Parlamento, voci autorevoli, le quali consigliavano invece di non staccarsi dal consolidato, o di prescegliere un titolo redimibile a saggio d'interesse più alto; ma era scritto che la prova del 3 0[0 ferroviario dovesse farsi; e fu fatta colle 5 emissioni, dopo che, per la costituzione delle strade ferrate complementari, era stata venduta tanta rendita 5 0[0 per il capitale nominale di L. 422,978,300 e per il capitale reale di L. 390,006,585.27, oltre ad una quota di obbligazioni redimibili 5 per cento dell'Asse ecclesiastico, per il capitale nominale di L. 9,297,500 circa e per il capitale reale di L. 9,000,000.

Circa alla prova fatta da questo titolo, l'on. Ministro del Tesoro così si esprime:

Nelle discussioni della Camera, ogni volta che se ne offerse l'occasione, vi ebbe quasi l'unanimità nel condannare il titolo a cui le convenzioni ferroviarie diedero vita; finchè la Giunta generale del bilancio propose, e la Camera accolse, l'ordine del giorno, da cui parte, insieme cogli studi che l'hanno preceduto, il presente disegno di legge.

Fa quindi una minuta disamina del titolo creato dalla legge per le Convenzioni ferroviarie, e ne passa in rassegna i pregi e i difetti; ed osserva che, volendosi in sostituzione di esso adottare un titolo che conservi gli uni e sia scevro degli altri, sembra che sia da dar la preferenza, come si propone col presente disegno di legge, ad obbligazioni 4 0[0 netto, ammortizzabili nello stesso periodo di tempo che è stabilito per le obbligazioni 3 0[0, con la riserva però che il Tesoro, trascorsi venti anni, sia in facoltà di rimborsarle.

Così conservasi il vantaggio del lungo e quasi insensibile ammortamento; resta ancora un premio di rimborso, il quale, pur non essendo da disdegnarsi da coloro che ricercano quest' alea, non sminuisce troppo la rendita fissa, che è ricercata dai più; riduce a minimi e trascurabili termini il primo, e toglie via, per quanto è possibile, il secondo gravissimo difetto delle obbligazioni 3 0[0 ferroviarie. Diciamo quanto possibile, imperocchè un vincolo, rispetto alla rimborsazione, è necessario, se non si voglia rendere diffidenti e allontanare i compratori, e il termine di venti anni è abbastanza lungo, perchè i capitalisti non ne sentano preoccupazione.

Infine l'on. Ministro conchiude:

Signori: — Il nostro paese, fin dai primi anni del suo risorgimento, ha compreso di quale supremo interesse, per la difesa dello Stato e l'economia nazionale, siano le strade ferrate, e ha sostenuto virilmente i carichi che ne conseguivano. Il disegno di legge che vi presentiamo è inteso a renderli, quanto possibile, più lievi, ad armonizzare cioè così vitali interessi con quello presente e futuro dell'economia finanziaria. E, poichè l'articolo del disegno di legge non abbisogna d'altri chiarimenti, non ci resta che esprimere fiducia nella vostra approvazione.

(1) Il *testo* del primo disegno di legge fu da noi pubblicato nel n. 16 del 19 aprile 1882 a pag. 255; il *nuovo testo* concordato tra il Ministero e la Commissione parlamentare, e promulgato poscia come legge, fu da noi pubblicato nel n. 25 del 21 giugno stesso anno a pag. 401.

(2) Il *testo del disegno di legge* per modificazioni alla legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari, promulgato poscia come legge, fu da noi pubblicato, colla relazione ministeriale che lo precede, nel n. 11 del 16 marzo 1881, a pag. 171; la relazione dell'on. Grimaldi alla Camera fu pubblicata nel successivo n. 16 del 20 aprile stesso anno, a pag. 251.

(3) Il *testo della legge 27 aprile 1885*, come abbiamo già premesso in questo stesso articolo, appena riportato il testo del disegno di legge sulle obbligazioni ferroviarie di cui si tratta, fu da noi pubblicato nel n. 18 del 6 maggio 1885, a pag. 273.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 30 maggio (*N. 127*). — **Regio Decreto 12 maggio 1890**, numero **6867** (Serie 3ª), col quale è dichiarata opera di pubblica utilità la costruzione di un nuovo polverificio nella località della Madonna dei Zapponi, Comune di Fontana Liri, Circondario di Sora.

Gazzetta Ufficiale del 2 giugno (*N. 129*). — **Legge 31 maggio 1890**, numero **6873** (Serie 3ª), che approva l'annessa convenzione stipulata fra il Ministero delle Poste e dei Telegrafi e la « Eastern Telegraph Company Limited » il 20 febbraio 1890, per la proroga, a favore della Compagnia stessa, delle concessioni riguardanti il mantenimento e l'esercizio delle linee telegrafiche sottomarine fra l'Italia e le isole di Malta, Corfù e Zante.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

RELAZIONE

del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea Generale dell'8 maggio 1890

Ricordando di avere pubblicato nel N. 19, del 10 scorso maggio, a pag. 293, un *Sommario cenno dell'Assemblea*, diamo principio alla consueta pubblicazione del *testo della Relazione* presentatavi dal Consiglio d'Amministrazione.

Signori,

L'esercizio 1889, del quale noi imprendiamo a riferirvi i risultati economici e finanziari, fu meno favorevole allo sviluppo del traffico dei due precedenti esercizi 1887 e 1888 a cagione della grave crisi economica e commerciale che ha sofferto il paese, e della perniciosa influenza che ha avuto sui trasporti internazionali il nuovo regime doganale italo-francese.

Diminuì il traffico della rete principale di L. 1,490,298.08, e questa diminuzione si è specialmente verificata nel ramo della grande velocità, perchè nell'anno 1888 erano stati effettuati dei trasporti straordinari di persone, di merci e be-

stiame per cause occasionali (1) che si verificarono in molto minore proporzione nel 1889.

Aumentò invece il traffico della rete complementare di L. 2,213,452.16, ma questo aumento provenne in parte dall'esercizio di 268 chilometri di nuovi tronchi e in parte altresì dal passaggio sulle nuove linee, con più breve percorso, di non poco traffico già proprio della rete principale.

Riunito il traffico delle due reti (2), il prodotto lordo dell'anno 1889 risulta superiore di L. 723,154.08 a quello dell'esercizio 1888.

Le spese di esercizio, quantunque in aumento su quelle dell'anno 1888 in conseguenza dell'attivazione di nuove linee e del rincaro dei prezzi del carbone, si mantennero in limiti assai moderati rispetto ai prodotti lordi del traffico, per modo che gli utili netti dell'esercizio furono di poco inferiori a quelli del 1888.

Quindi, tenuto conto degli altri utili della nostra azienda, noi siamo in grado, come rileverete dalle conclusioni del presente rapporto, di proporvi anche in quest'anno che, in aggiunta all'interesse del 5 p. 0|0, sia assegnato ad ognuna delle vecchie azioni il dividendo di L. 11 e quello di L. 5.50 alle nuove azioni, le quali vi hanno soltanto diritto a cominciare dal 1° luglio del 1889.

Ciò dimostra come la nostra impresa poggi sopra solide e sicure basi, grazie al modo savio e prudente col quale, mercè l'appoggio vostro, è sempre stata condotta, essendovi voi accontentati per circa quattro lustri del frutto del 5 per cento sul capitale nominale delle azioni, quantunque fosse stato possibile di ripartire annualmente una maggior quota di utili.

Seguendo questo provvido sistema di amministrazione, si potè dedicare al compimento e consolidamento della rete Meridionale una somma di trenta milioni, rappresentata da 60,000 azioni tuttora a matrice e formata da utili accumulati e non distribuiti durante il primo decennio di vita della Società; si potè mettere da parte al 30 giugno 1885 altra cospicua riserva di cui ora godete il frutto; si potè concludere col Governo la convenzione per l'esercizio della rete Adriatica, sborsando allo Stato la ingente somma di 115 milioni di lire per l'acquisto del materiale mobile e degli approvvigionamenti; e fu infine possibile di stipulare col Governo la convenzione del 20 giugno 1888, colla quale la Società ottenne la concessione di nuove linee, aumentando il proprio capitale per sopperire alle spese della loro costruzione.

Conseguentemente la nostra impresa si è talmente ampliata e consolidata che possiede, nelle rendite provenienti dalle antiche sue concessioni e nei risultati già ottenuti o previsti dalle nuove, tanti elementi di presente e futura prosperità che, anche nel caso di una momentanea diminuzione dei prodotti, del passaggio di linee complementari alla rete principale o di ulteriore, per quanto improbabile, rincaro nel prezzo del carbone, è da ritenere quasi con certezza che i profitti dei successivi esercizi non saranno minori di quelli già conseguiti, cosicchè il dividendo che vi è stato distribuito da tre anni si può considerare come normale.

Relativamente poi alle linee di nuova concessione, oggetto della sovracitata convenzione del 20 giugno 1888, vi notifichiamo che, durante l'anno 1889, non appena approvati dal Governo i progetti particolareggiati di alcune di esse, noi abbiamo cominciato ad appaltarne i lavori, i quali trovansi ora avviati in modo soddisfacente, come apparisce dalle notizie contenute nel capitolo 3° della presente relazione, e che per provvedere alle spese della loro costruzione noi abbiamo emesse, in seguito alla autorizzazione che ci avete accordato colla vostra deliberazione del 20 febbraio 1888, altre 60,000 azioni in aumento del capitale sociale, incassandone l'intero ammontare in L. 30,000,000.

Premessi questi cenni sommari, noi vi sottoponiamo i risultati del bilancio consuntivo dell'anno 1889, illustrato nei suoi particolari da opportune notizie e corredato di prospetti statistici, dandovi, come nelle precedenti relazioni, alcuni ragguagli sulle variazioni occorse durante l'anno 1889 rispetto alla forza numerica ed alla spesa del personale ed informandovi dell'esito definitivo delle trattative col Governo riguardo al riordinamento degli Istituti di previdenza a cui trovasi ascritto il personale medesimo.

(1) Giubileo sacerdotale del Papa, visita dell'Imperatore di Germania, grandi manovre militari e reale rivista delle truppe in Romagna, Esposizione emiliana, ecc.

(2) Esclusi i tronchi isolati e la navigazione sul lago di Garda, i cui introiti appartengono esclusivamente allo Stato.

Il quadro seguente dimostra come al 31 dicembre 1889 il personale in servizio ascendesse a n. 40,489 individui, di cui 33,923 appartenenti al personale stabile, 2127 al provvisorio e 4439 a quello avventizio.

Direzione, servizi ed uffici	Personale stabile	provvisorio e temporaneo	avventizio	Totale
Amministrazione centrale.				
Direzione Generale (Segretariato Generale e Servizi Centrali . . . . . . Servizi diversi (1) . . .	566	7	—	573
Divisione tariffe e controllo prodotti	673	7	1	681
Servizio dei Magazzini . .	924	12	72	1,008
Ispezione sanitaria . . .	602	7	4	(2) 613
Direzione di trasporti.				
Segreteria	72	5	1	78
Movimento e Traffico . .	12,587	337	609	13,533
Trazione	4,542	123	190	4,855
Direzione dei lavori.				
Ufficio Centrale	446	69	14	529
Manutenzione	9,681	1,297	3,535	14,513
Costruzioni	116	98	—	214
Servizio del materiale mobile (3)	3,714	165	13	3,892
Totali	33,923	2,127	4,439	40,489 (2)

Al 31 dicembre 1888 il personale in servizio si componeva invece di 39,669 individui; risulta quindi un aumento di 820 agenti, che per la metà circa si è verificato nel personale della Direzione dei lavori in conseguenza delle nuove costruzioni.

La spesa di tutto il personale nell'anno 1889 è salita a L. 47,174,817.90, di cui L. 39,042,123.18 per gli stipendi e paghe, assegni, ecc. (4), e L. 8,132,694.72 per le competenze accessorie, la quale ultima cifra corrisponde al 20.83 per cento del totale degli stipendi e delle paghe.

Aggiungendo alla suddetta somma di L. 47,174,817.90 l'ammontare dei contributi della Società alle Casse pensioni e soccorso ed alla massa vestiario in L. 1,602,016.46 (5), la spesa complessiva del personale nell'anno 1889 sale a L. 48,776,834.36 con una differenza in più di L. 2,561,598.65 in confronto del 1888, la quale deriva dall'aumento della forza numerica del personale, dagli aumenti degli stipendi e delle paghe e dalla conseguente maggiore spesa per compensi accessori e per contributo agli Istituti di previdenza.

Dobbiamo però notare che nella spesa del personale, ascendente, come sopra si è detto, a L. 47,174,817.90, figurano

(1) Personale dell'ufficio di rappresentanza a Roma, delle Casse e dello stralcio delle ferrovie già Romane.

(2) Compresi n. 588 medici di sezione non stipendiati.

(3) Nel personale di questo servizio sono compresi gli operai delle officine distinti come appresso per mestiere:

Aggiustatori e montatori	N.	726
Tornitori e guidamacchine	»	367
Fucinatori	»	163
Calderai	»	146
Fonditori	»	47
Ramai e lattai	»	107
Falegnami	»	581
Tappezzieri	»	111
Verniciatori	»	258
Aiutanti operai e battimazza	»	394
Manovali	»	318
Fuochisti e macchinisti	»	10
Operai diversi	»	51
Totale	N.	3279

(4) Comprese le paghe degli operai delle officine, ma esclusi gli utili sui cottimi, che figurano nelle competenze accessorie.

(5) Cassa pensioni L. 1,094,431.52. Cassa soccorso L. 361,840.62. Massa vestiario L. 145,744.32.

L. 400,000 circa per l'esercizio della linea Chiavenna-Colico-Sondrio e della navigazione sul lago di Garda, che ci vengono rifuse dal Governo, trattandosi di esercizio a rimborso di spesa; che altre L. 1,887,000 circa ci vengono pure rimborsate dal Governo sia pei lavori a carico dei fondi speciali, sia per quelli di completamento delle linee, e che una parte della spesa del personale (L. 900,000 circa) è imputabile al conto costruzioni delle nuove linee; cosicchè la spesa effettiva del personale per l'Amministrazione centrale e per l'esercizio delle linee viene ad essere ridotta per questi titoli a L. 44,000,000 all'incirca.

Dal 1° luglio 1885 al 31 dicembre 1889 fu erogata in aumenti di stipendi e paghe al personale la somma di L. 3,375,665.60.

	Impiegati	Agenti d'ordine	Agenti di fatica	Spesa totale
2° sem. 1885 ed anno 1886	794,649.45	273,497.65	254,672.15	1,322,819.25
Anno 1887. . .	86,167.50	44,289.40	79,957.10	210,414.—
Anno 1888. . .	623,866.—	230,363.—	214,833.35	1,069,062.35
Anno 1889. . .	383,612.—	155,035.—	234,723.—	773,370.—
Totale generale	1,888,294.95	703,185.05	784,185.60	3,375,665.60

Alla qual somma devesi aggiungere quella di L. 1,100,000 che abbiamo stanziata nel corrente anno per ulteriori aumenti al personale con decorrenza dal 1° gennaio.

Chiuderemo queste notizie relative al personale col riferirvi l'esito delle trattative col Governo in ordine all'attuazione dei nuovi statuti delle Istituzioni di previdenza.

Noi vi avevamo chiesto, nel dubbio che il riordinamento generale delle Casse pensioni e soccorso potesse attuarsi col 1° gennaio 1890, e voi ci avevate accordato nell'assemblea generale ordinaria del 16 maggio 1889 la facoltà di applicare intanto i nuovi statuti ai Consorzi meridionali a partire dal 1° luglio successivo.

Il R. Governo, avuta notizia della vostra deliberazione, espresse il desiderio che ne fosse sospesa la esecuzione in attesa dell'esito dell' esame che del testo dei nuovi statuti esso aveva già intrapreso e nella fiducia di un sollecito accordo sul tenore delle modificazioni che fosse occorso di introdurvi.

In omaggio a questo desiderio e in vista del vantaggio che il personale della intera rete avrebbe ricavato dal riordinamento generale degli Istituti di previdenza, noi abbiamo creduto di non valerci immediatamente della facoltà che ci avevate conferito e di procedere invece, di concerto colle Società delle reti Mediterranea e Sicula, alla nomina dei Delegati alle conferenze da tenersi coi rappresentanti del Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate per l'esame e la discussione delle modificazioni richieste dal Governo.

Ed ora siamo lieti di potervi annunciare che, ammesse dai Delegati sociali quelle fra le chieste modificazioni che si ritenevano accettabili e riservata all'epoca della liquidazione del riparto del disavanzo al 1° gennaio 1885 la disputa più grave sulla interpretazione dell'art. 35 del contratto di esercizio, se cioè il detto disavanzo, « per la parte a carico del Governo », debba essere calcolato in base ai nuovi anzichè ai vecchi statuti, si rese possibile un completo accordo, in seguito al quale vennero formolati, colla approvazione dei Comitati degli antichi sodalizi e dei Consigli d'Amministrazione delle tre reti, Mediterranea, Adriatica e Sicula, i testi definitivi dei nuovi statuti.

Dopo di ciò, avendo S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici dichiarato colla ufficiale del 15 novembre 1889 di acconsentire alla applicazione dei suddetti nuovi statuti a partire dal 1° gennaio 1890, furono date colla necessaria prontezza le disposizioni a tale uopo necessarie, per modo che il riordinamento generale delle Casse pensioni e soccorso, voluto dall'art. 35 del capitolato di esercizio e vivamente desiderato non tanto dalle Società quanto dal loro personale, trovasi dal 1° gennaio 1890 in pieno vigore.

È questo un evento del quale dobbiamo rallegrarci, tanto più che le modificazioni introdotte per desiderio del Governo nei testi dei nuovi statuti che abbiamo avuto l'onore di sottoporvi nell'allegato n. 19 alla nostra relazione del maggio 1889 non sono tali da accrescere gli oneri della Società, rimanendo impregiudicata la quistione sul sistema di liquidazione della insufficienza dei versamenti al 1° gennaio 1885, per risolvere la quale noi abbiamo già nominati i Delegati che, in concorso a quelli del Governo, devono fra le altre cose accertare la cifra della suddetta insufficienza e la quota di essa che deve andare a carico della nostra Società per le Casse pensioni e soccorso già esistenti sulla rete di sua proprietà. *(Continua)*.

INAUGURAZIONE

DELLA

FERROVIA DEL MONTE GENEROSO

Con deliberazione del 29 scorso maggio il Consiglio federale aveva concesso, con alcune condizioni, l'apertura dal 1° corrente dell'esercizio regolare sulla sezione Capolago-Bellavista della ferrovia del Monte Generoso.

Del progetto di questa ferrovia, con ampio corredo di dati tecnici, topografici e finanziari abbiamo detto, in speciale articolo, nel n. 44 del 3 novembre 1888. Rimandiamo, pertanto, ad esso i nostri lettori, riassumendo tuttavia alcuni dati che si riferiscono all'opera compiuta.

*
* *

La lunghezza totale della linea da Capolago alla stazione della Vetta è di km. 8.950.

Le varie altezze sul livello del mare sono: Stazione di Capolago, metri 276.80; Stazione di San Nicolao, metri 702.62; Stazione di Bellavista, metri 1224 56; Stazione della Vetta, metri 1605.22; Altezza della cima del Generoso, m. 1704.27.

Le varie pendenze sono le seguenti:

Fra la stazione di Capolago e la stazione di San Nicolao: minima 0 0|0, massima 22 0|0.

Fra la stazione di San Nicolao e la stazione di Bellavista: minima 5 0|0, massima 22 0|0.

Fra la stazione di Bellavista e la stazione della Vetta: minima 5 0|0, massima 22 0|0.

Fra Capolago e San Nicolao c'è la galleria di S. Nicolao, lunga metri 167.

Fra San Nicolao e Bellavista vi è la galleria di Cereda lunga metri 95.

Fra Bellavista e la Vetta vi sono tre gallerie: quella di Bellavista lunga m. 98; quella del Piancone lunga metri 48; e quella della Vetta lunga metri 31.

In tutta la linea non si trova che un'opera d'arte di qualche importanza, e questa è il ponte di ferro che passa sopra la ferrovia del Gottardo all'estremo sud della stazione di Capolago, che ha la luce di 19 metri.

Vi sono tre sottopassaggi ed un cavalcavia a volto della luce da 2 a 4 metri, e parecchi tombini di scolo delle acque della luce da 0.30 ad un metro.

Il sistema d'armamento è quello R. Abt per le ferrovie di montagna composto di traversine in ferro, di due guide sistema Vignole laterali, e di una lamella dentata fino alla pendenza del 10 0|0 e di due lamelle dentate dalla pendenza del 10 0|0 alla pendenza del 22 0|0; le quali lamelle corrono sull'asse della ferrovia, e sono solidamente assicurate mediante robusti cuscinetti alle traversine in ferro.

I lavori cominciarono in aprile 1889.

Secondo il preventivo di costo, le spese della costruzione dell'intiera linea furono calcolate in fr. 1,517,000; nel complesso, la costruzione ha importato una spesa di lire 1,800,000, cioè L. 200,000 il km., spesa relativamente modesta. Molte altre ferrovie alpine della Svizzera, infatti, hanno costato assai più, e così la Rorschach-Heiden L. 377,564 il km., la Vitznau-Rigi 470,789, la Art-Rigi 429,230.

E, ad onta di ciò, la ferrovia del Monte Generoso comprende una galleria assai più lunga di quelle che s'incontrano nelle altre tre linee sovraindicate. Bisogna, tuttavia,

riconoscere che le condizioni geologiche del percorso si sono presentate molto favorevoli alla costruzione.

* *

L'inaugurazione — alla quale il *Monitore* ha ricevuto cortese e graditissimo invito, per cui rinnoviamo i nostri sinceri ringraziamenti alla Società della ferrovia del Monte Generoso — ebbe luogo il 4 corrente.

Ad essa, oltre la Direzione della Società e le autorità Cantonali svizzere, presero parte fra gli altri: il conte Belinzaghi, sindaco di Milano e presidente delle ferrovie del Mediterraneo; l'avv. comm. Sineo, rappresentante del Municipio di Torino; il conte Marazzi, console italiano a Lugano; il comm. Vimercati, assessore milanese e consigliere della Mediterranea; il comm. Clemente Maraini; il cav. Confalonieri, sindaco di Como; il comm. Lampugnani, segretario capo della Direzione generale della Mediterranea; gl'ispettori della Mediterranea cav. avv. Scolari e Peregalli; il comm. Fabani, delegato principale delle ferrovie Meridionali (Rete Adriatica) in Milano e rappresentante del Direttore generale di detta Società; il cav. Sardi, sindaco delle ferrovie Sicule; il marchese Trotti, presidente della Lariana, col direttore comm. Querini; il cav. Dreyfus, presidente della Navigazione del Lago Maggiore; il cav. Tagliabò, segretario generale del Municipio di Milano; parecchi rappresentanti della Stampa italiana e svizzera.

A Capolago incontraronsi gli invitati provenienti da Milano e da Lugano; i quali, dopo un primo festevole ricevimento, presero posto in numero di circa 150, in tre treni. Questi partirono circa le ore 11, arrivando dopo 20 minuti alla prima stazione (San Nicolao) e dopo mezz'ora alla seconda (Bellavista).

Dopo la refezione, circa le 2 pom., i tre treni ripresero la salita proseguendo dalla stazione di Bellavista a quella della Vetta; di là è breve e comodo il passo alla cima del Monte Generoso.

Circa le ore 3 si ridiscese; alle 4 tutta la comitiva adunavasi a banchetto alla stazione di Capolago. Alle frutta, come dicesi comunemente, sorse primo a parlare il signor Blankart, presidente del Consiglio d'Amministrazione della Compagnia del Generoso, ringraziando gl'italiani e gli svizzeri pel concorso finanziario dato all'ardita impresa; ringraziando l'ingegnere Abt, che in un anno fece compiere i lavori. Presero poscia la parola il signor Casella, rappresentante del Governo Cantonale del Ticino; il conte Belinzaghi; l'avv. comm. Sineo; il sindaco di Lugano; il costruttore Abt; il signor Dietler, della ferrovia del Gottardo; i sindaci di Como, Mendrisio e Capolago, ecc.

Dopo questi brindisi, alle 6,30, tutti gl'invitati si diressero al pontile, fra il suono della banda del collegio, e fra i popolari applausi: salirono sul pavesato vapore *Milano*, salutati — come nella mattina — da spari di mortaretti, e giunsero a Lugano accolti da nuove dimostrazioni festose.

La ferrovia, nel tratto da Capolago a Bellavista, fu il giorno 5 aperta all'esercizio; nel tratto da Bellavista alla Vetta sarà aperta, dicesi il 20 corrente.

CONCORSO

per la sistemazione dei fiumi in Italia

Pubblichiamo il testo del decreto, in data 24 maggio 1890, col quale il Ministro dei Lavori Pubblici ha stabilito e regolato il concorso.

Art. 1. È aperto per tutti gl'ingegneri italiani il concorso ad un premio da conferirsi per memorie, originali ed inedite, sul regime e sulla sistemazione dei fiumi in Italia.

Art. 2. Le memorie dovranno essere presentate al Ministero dei lavori pubblici, prima delle ore 12 meridiane del giorno 31 luglio 1891.

I concorrenti consegneranno il proprio nome in una scheda suggellata, cui farà richiamo un'epigrafe apposta alla memoria. La scheda sarà aperta solo quando il lavoro sia giudicato meritevole di premio.

Art. 3. Sul merito delle memorie giudicherà un'apposita Commissione, da nominarsi con decreto ministeriale. La Commissione darà il suo giudizio non più tardi del 31 dicembre 1891.

Art. 4. La Commissione avrà facoltà di proporre un unico premio di lire cinquemila per l'autore della memoria giudicata veramente rispondente al fine del concorso e notevolmente superiore a tutte le altre. Qualora la Commissione giudichi che nessuna delle memorie presentate sia meritevole in modo assoluto di tale premio, essa potrà sceglierne due fra le più pregevoli e proporre per gli autori di esse la ripartizione della somma in due minori premi, sia eguali fra loro, sia di tremila e di duemila lire rispettivamente.

In ogni caso, ed anche qualora nessuno degli scritti sia giudicato meritevole di premio, la Commissione presenterà al Ministro dei lavori pubblici una relazione motivata del giudizio pronunciato.

Art. 5. Le memorie premiate rimarranno proprietà del Ministero dei lavori pubblici, e quella giudicata meritevole del premio unico verrà pubblicata a cura e spese del Ministero. Le memorie non premiate dovranno essere ritirate entro 30 giorni dalla pubblicazione del giudizio della Commissione, mediante presentazione della ricevuta rilasciata all'atto della consegna. Trascorso questo termine il Ministero non sarà più responsabile della conservazione di tali memorie.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Ferrovia Torino-Genova.

(*Interruzione del servizio per la vecchia linea dei Giovi*).

Il 29 scorso maggio in seguito alla caduta di una frana a m. 50 dall'imbocco nord della galleria della Pieve, nel tratto compreso fra Ronco e Busalla della vecchia linea dei Giovi, venne interrotto il servizio ferroviario, limitandolo ora, a Ronco dalla parte di Torino ed a Busalla da quella di Genova.

I lavori di riparazione vennero subito incominciati; e si ha motivo di credere che entro una quindicina di giorni potrà essere ripristinato il servizio. per intanto ad un solo binario.

\>\<

Per la costruzione dei tronchi Trastevere-Termini e Trastevere-Porta Cavalleggeri.

Essendo stato ora approvato il relativo progetto, sappiamo che la Società per le Ferrovie del Mediterraneo ha presentato al Governo la proposta di costruire il tronco Trastevere-Termini ed il tronco da Trastevere a Porta Cavalleggeri, anticipando i fondi necessarî, i quali verrebbero restituiti in annualità nel periodo di 70 anni.

\>\<

Prodotti approssimativi della Mediterranea dal 1° luglio 1889 *al* 31 *maggio* 1890.

I prodotti approssimativi del traffico della Rete Mediterranea, nei primi undici mesi dell'esercizio 1889-90, cioè dal 1° luglio 1889 al 31 maggio 1890, ammontarono complessivamente a L. 110,929,275.21 contro L. 109,030,945.79 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1888-89, donde un aumento di lire 1,898,328.42 nell'esercizio corrente.

Il prodotto complessivo di questo dividesi in lire 106,150,945.14 per la Rete principale con un aumento di L. 97,357.60 sull'esercizio precedente, ed in lire 4,778,329.07 per la Rete secondaria, con un aumento di L. 1,800,970.82 sull'esercizio precedente.

La lunghezza delle linee in esercizio al 31 maggio 1890 era di km. 4730 (di cui 4086 per la Rete principale e 644 per la Rete secondaria), mentre al 31 maggio 1889 era di km. 4665 (di cui 4065 per la Rete principale e 600 per la Rete secondaria) donde una maggior lunghezza per l'esercizio corrente, di 65 km., dei quali 21 sulla Rete principale e 44 sulla secondaria.

><

Ferrovia Roma-Albano-Nettuno
(Esercizio della Mediterranea).

A complemento delle informazioni date nei numeri 17 e 19 aggiungiamo che dal 1° corrente la Società Mediterranea ha assunto l'esercizio della linea secondaria romana Roma-Albano-Nettuno (1); la quale ha comune con quella di Roma-Napoli le stazioni di Roma Termini e Cecchina, e comprende le stazioni di Tavolato, Capannelle, Marino, Castelgandolfo, Albano, Carroceto, Anzio e Nettuno.

Questa linea, benchè non entri a far parte della rete concessa in esercizio dal Governo, tuttavia deve essere considerata come appartenente alla rete Mediterranea.

Ogni singola stazione della linea secondaria Roma-Albano-Nettuno (comprese quelle comuni di Roma, Termini e Cecchina) è ammessa alla corrispondenza con biglietti per corsa semplice e di andata ritorno per tutte le altre della stessa linea.

Sul percorso di questa sono applicabili tanto per i viaggiatori, quanto per i bagagli ed i cani, e per ogni altro trasporto, le stesse tariffe in vigore sulla rete Mediterranea.

Le stazioni della linea Roma-Albano-Nettuno, oltre al servizio locale ed interno mediterraneo, sono pure ammesse al servizio cumulativo per il trasporto delle merci, dei veicoli e del bestiame colle stazioni della rete Adriatica, della linea Santhià-Biella, della Società Veneta (escluse quelle della linea Torre-Schio-Aschiero), nonchè dei Laghi Maggiore e di Como, beninteso nei limiti in cui ciascuna stazione trovasi rispettivamente abilitata.

Secondo una combinazione dei biglietti di andata e ritorno per Anzio e Nettuno, il viaggiatore ha diritto di scegliere tra la linea Roma-Marino-Albano-Cecchina e quella diretta Roma-Cecchina tanto nell'andata quanto nel ritorno.

><

Disinfezione carri per trasporto bestiame.

Il giorno 26 maggio p. p. si è riunita presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate la Commissione incaricata dello studio del miglior metodo per la disinfezione dei carri ferroviari impiegati nel trasporto del bestiame e di avanzi di animali.

È da premettere che la Commissione medesima nelle sue ultime riunioni dell'aprile 1889 aveva conchiuso proponendo l'impiego dell'acqua fenicata al 5 p. 0|0 per la disinfezione dei carri stessi nella ordinaria pratica dei trasporti; e per i casi di malattia accertata o sospetta l'uso del sublimato corrosivo e dell'acido cloridrico nella proporzione rispettivamente dell'1 1|2 e del 5 per mille parti di acqua. Le Amministrazioni ferroviarie ammisero la disinfezione suindicata col sublimato corrosivo ed acido cloridrico per i casi di malattia; ma sull'uso dell'acido fenico per la disinfezione semplice, osservarono che questo sistema lasciava nel carro un forte odore per circa otto giorni, cosicchè il carro in tal modo disinfettato non poteva per questo tempo essere adibito al trasporto di molte merci.

La Commissione predetta, nella riunione del 26 maggio p. p., si è quindi occupata della ricerca di altro reagente da sostituire all'acido fenico nella pratica ordinaria dei trasporti, tenuto fermo l'uso del sublimato corrosivo per i casi eccezionali. Venne proposto ed accettato che, dopo una diligente pulizia e lavatura dei carri, tanto il fondo che le parti dei medesimi vengano abbondantemente spalmate con latte di calce ad una sufficiente densità.

Alla riunione presero parte i signori: cav. dottor Pietro Canalis, Capo del Gabinetto baeteriologico presso il Ministero dell'Interno; cav. prof. Pietro Oreste, Direttore della R. Scuola Superiore di medicina veterinaria in Napoli, per il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio; comm. Luigi Braida, Ispettore superiore, per il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate; cav. Antonio Papa, Capo Ufficio Centrale Controllo veicoli e cav. Alessandro Peregalli, Ispettore, per la Rete Mediterranea; Ing. Moisè Berrini per la Rete Adriatica; e cav. avv. Enrico Scialoja per la Rete Sicula.

><

Appalti deliberati dalla Mediterranea
per la costruzione della Genova Ovada-Asti.

Alla Ditta Giovanni Bona, di Torino, il 2° lotto del tronco *Polcevera-Mele*, lungo m. 3580.

Alla Ditta Agusti Giovanni, di Arquata, il 1° lotto della tratta *Ovada-Acqui*, lungo m. 2720.

Alla Ditta Edoardo Antomilcare, di Acqui, il 2° lotto della tratta *Acqui-Nizza Monferrato*, lungo m. 4013.

All'Impresa Romanini Giuseppe il tronco della *stazione di Agliano*, lungo m. 5459.16.

Alla Ditta Confienza Giuseppe, di Acqui, il 3° lotto della tratta *Acqui-Nizza*, lungo m. 3480.

><

Per biglietti circolari con itinerari combinabili
sulle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha dato assicurazione al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie di avere già intrapresi gli studi necessari relativi ai biglietti circolari con itinerari combinabili, per la cui istituzione sono state presentate istanze dalla Camera di Commercio ed Arti di Milano.

Appena compiuti gli studi preliminari la Direzione Generale predetta ne farà oggetto di scambio d'idee con le Società ferroviarie dell'Adriatico e della Sicilia.

><

Ferrovia Adria-Chioggia.
(Progetti per posa in opera dell'armamento e per fornitura di meccanismi fissi e deviatoi del tronco Chioggia-Le Saline).

Sono stati sottoposti all'approvazione governativa i progetti: *a*) per la posa in opera dell'armamento; *b*) per la fornitura dei meccanismi fissi; *c*) per la fornitura dei deviatoi e delle intersezioni, del V° tronco della ferrovia Adria-Chioggia, compreso fra Chioggia e Le Saline, della lunghezza di m. 1622.45.

Il primo dei suddetti progetti comprende: la provvista e posa in opera della sabbia e della ghiaia per la massicciata e delle traverse e dei legnami speciali per scambi; la posa dei materiali metallici di armamento e dei meccanismi fissi; la provvista e posa in opera di sagoma di controllo, di tabelle monitorie e di paletti indicatori delle pendenze.

La spesa totale preventivata col detto progetto ammonta a L. 66,721.

Il secondo progetto, prevede una spesa complessiva di L. 67,000. Le provviste nel medesimo considerate sono le seguenti: N. 1 segnale a distanza; m. 600 di trasmissione per segnali a distanza; N. 8 piattaforme girevoli del diametro di m. 4.50; N. 1 grue da pesi della portata di 4 tonnellate; N. 1 bilancia a ponte bilico, a rotaia continua, della

(1) Circa la *Convenzione per l'assunzione di tale esercizio* vedi « Notizie Ferroviarie italiane » in questo stesso numero sotto il titolo *Ferrovie secondarie romane*.

portata di 30 tonnellate, sistema Bianco-Opessi; N. 1 sagoma di controllo pel carico dei vagoni.

Il terzo progetto comprende la provvista del materiale metallico occorrente per n. 6 scambi semplici a cuore capovolgibile, tangente 0.10 e di n. 4 controrotaie per passaggi a livello. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 14,530.

><

Servizio diretto d'una carrozza mista tra Roma e Bari.

Sappiamo che dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate si stanno facendo pratiche con le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico allo scopo di provvedere che le corrispondenze fra Roma e le Puglie, le quali col nuovo orario sono state sensibilmente migliorate, abbiano anche il vantaggio del servizio diretto mediante una carrozza mista fra Roma e Bari e viceversa.

><

Progetto per la stazione di Ragusa Superiore.
(Ferrovia Siracusa-Licata).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto per la stazione di Ragusa Superiore (linea Siracusa-Licata) con l'impiego di curve di m. 200 di raggio agli ingressi, come venne ammesso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, onde poter assegnare alla stazione medesima una maggiore lunghezza che permetta di disporre in modo regolare degli impianti in essa necessari.

><

Ferrovia Santhià Biella.
(Proposta di riduzione prezzi andata ritorno Biella-Candelo).

Sappiamo che la Direzione dell'esercizio per la ferrovia da Santhià a Biella ha fatto istanza al Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate per essere autorizzata a ridurre il prezzo dei biglietti di andata e ritorno pel tratto da Biella a Candelo, allo scopo di combattere la concorrenza che vien fatta alla ferrovia predetta dalla tramvia Vercelli-Biella, aperta all'esercizio il 1° aprile p. p.

La riduzione proposta riguarda i prezzi dei biglietti di andata e ritorno di 2ª e di 3ª classe, che verrebbero portati rispettivamente da L. 1 a L. 0.70 e da L. 0.70 a L. 0.50.

><

Facilitazioni di viaggio sull'Adriatica durante la stagione balneare.

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha disposto che anche in questo anno si accordino, in occasione della stagione balneare, facilitazioni di viaggio analoghe a quelle ammesse lo scorso anno, salvo alcune modificazioni consigliate dall'esperienza, giacchè parecchie stazioni ammesse nel 1889 a fruire delle facilitazioni medesime hanno dato un movimento insignificante o nullo.

><

Fabbisogno di rotaie e piccolo materiale d'armamento per la rete Sicula.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato alla approvazione governativa il fabbisogno delle rotaie e del piccolo materiale di armamento, occorrenti pei tronchi da Sampieri a Modica, a completamento del tratto Noto-Modica, e per la stazione di Terranova, a completamento del tronco da Licata a Terranova.

Le rotaie dovranno essere del tipo Vignole in acciaio Bessemer, della lunghezza di m. 9 (I tipo delle ferrovie complementari).

Pei *tronchi da Sampieri a Modica* occorre il seguente materiale:

	N.	Tonn.
rotaie	4,743	1,528.108
stecche a corniera. .	9,378	75.024
piastre di fondo . .	32,418	69.699
chiavarde con rosetta.	20,447	15.131
arpioni.	107,520	45.158

Per la *stazione di Terranova* occorrono poi:

rotaie	275	86.432
stecche a corniera .	584	4.672
piastre di fondo . .	1511	3.249
chiavarde con rosetta.	1188	0.879
arpioni	6444	2.706

><

Per un viaggio circolare in servizio cumulativo su linee dell'Adriatica e della Nord-Milano.

Siamo informati che la Società delle Strate Ferrate Meridionali, di accordo con quella delle Ferrovie Nord-Milano, ha chiesto al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie di essere autorizzata ad istituire un nuovo viaggio circolare in servizio cumulativo con linee delle due Società e col seguente itinerario: Milano-Piazza Castello (Ferrovie Nord-Milano), Merone-Pontenuovo, Lecco, Monza, Milano-Centrale.

I biglietti dei quali trattasi dovrebbero avere la validità di otto giorni.

><

Biglietti speciali per l'escursione da Napoli al Vesuvio.

Dal 1° corrente furono posti in distribuzione, presso le stazioni ed agenzie che più sotto indicheremo, dei biglietti speciali di andata e ritorno di classe unica ed al prezzo di L. 20, per un'escursione da Napoli al Vesuvio.

Tali biglietti danno diritto:

1° ad un posto in vettura a cavalli fra Napoli (ufficio della funicolare) ed il Vesuvio (stazione inferiore della funicolare);

2° ad un posto nella ferrovia funicolare (andata e ritorno);

3° all'accompagnamento della guida fra la stazione superiore della funicolare ed il cono attivo del Vesuvio.

I biglietti suddetti possono essere distribuiti unicamente a quei viaggiatori che contemporaneamente fanno acquisto, o che si trovano già provveduti di biglietto per un viaggio circolare comprendente Napoli nel relativo itinerario, ovvero di un biglietto di andata e ritorno speciale Genova-Napoli, o infine di uno dei biglietti pure speciali d'andata e ritorno Roma-Napoli egualmente riservati ai portatori di biglietti di viaggio circolare.

Le stazioni ed agenzie che possono distribuire i biglietti per l'escursione al Vesuvio sono le seguenti:

Firenze S. M. N.	Milano (Agenzia Gall. V. E.)
Genova P. P.	Pisa
» (Agenzia Palazzo ex Doria)	Roma Termini
» (Agenzia via Roma)	» (Agenzia del Corso)
Livorno S. M.	» (Agenzia via Mercede)
Milano Centrale	Torino P. N.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa autorizzarsi la maggior spesa di L. 56,000 da assegnarsi al fondo per la costruzione della linea da Foggia a Manfredonia, da servire pel ricambio di N. 14,000 traversine per armamento, riconosciute difettose nella consegna definitiva della linea alla Società esercente le Strade Ferrate della rete Adriatica;

2. Che si possa approvare il progetto di transazione concordato fra l'Amministrazione governativa ed il signor comm. Girolamo Tarducci, sulla domanda da questi fatta, quale Direttore dei lavori di costruzione della ferrovia Asciano-Grosseto, per ottenere il pagamento di una gratificazione di lire 15,000 che doveva essergli corrisposta a ferrovia ultimata.

3. Che possa approvarsi lo schema di transazione, concordato fra l'Amministrazione governativa e certi Maccherelli di Fiesole, circa questioni derivate dalla espropriazione di una zona di terreno di proprietà di questi ultimi, occupata dalla ferrovia Faenza-Firenze.

><

Tariffe.

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate ha chiesto al R. Ispettorato Generale delle ferrovie di essere autorizzata a prorogare per un altr'anno, in via di esperimento, la tariffa locale n. 227 P. V. pei trasporti del materiale componente le ferrovie portatili per uso agricolo e per cantieri, la cui validità è scaduta col 31 maggio p. p.

><

Dai Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio sono stati firmati i seguenti due Decreti:

1. Decreto col quale vengono approvate le nuove modificazioni alla condizione *e*) della tariffa speciale N. 54 P. V. accelerata ed alla condizione *e*) della tariffa speciale N. 3 G.V., nel senso che i trasporti di vino e di mosto in recipienti di tela impermeabile eseguiti colle snaccennate tariffe non sono garantiti in casi di eventuali dispersioni dalle Amministrazioni ferroviarie, giusta la proposta all'uopo presentata dalla Direzione generale delle ferrovie del Mediterraneo, d'accordo con quella della Rete Adriatica;

2. Decreto col quale è approvata una proposta delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, relativa all'attuazione d'una nuova tariffa pel servizio di corrispondenza colle Poste Austriache.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetti particolareggiati dei piani generali delle stazioni, fabbricati e case di guardia lungo il 4° tronco Ovada-Asti della ferrovia Genova Ovada Acqui-Asti.

2. Ricorso della Provincia di Cuneo, contro il piano particolareggiato di esecuzione d'un tratto della ferrovia Cuneo-Saluzzo.

3. Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Aletti per la costruzione del tronco Bagnara-Palmi della linea Reggio-Castrocucco.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Bilanci preventivi 1890-91. — *Discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici.* — Alla discussione generale di questo preventivo (1), del quale la Commissione generale del bilancio ha ridotto gli stanziamenti da lire 196,258,301.81 a lire 195,208,301.81, si diede principio nella seduta del 4 corrente. Essa continuò in quella del 5, nella quale prese la parola l'on. Vacchelli, relatore; ed ebbe termine nella seduta del 6, nella quale prese la parola l'on. Finali, Ministro dei Lavori Pubblici.

Questi, dopo aver risposto ed anche replicato a tutte le questioni, domande, raccomandazioni, ecc., concluse dichiarando di accettare i due seguenti *ordini del giorno* proposti dalla Commissione:

« La Camera invita il Governo a proporre una legge per determinare gli stanziamenti da inscriversi nei bilanci del prossimo quinquennio per le bonifiche dipendenti da antichi editti, dalla legge 25 giugno 1882 e dall'articolo 16 della legge 4 luglio 1886 ».

« La Camera invita il Governo a presentare le previsioni dei bilanci pei fondi di riserva e delle casse per gli aumenti patrimoniali relativi all'esercizio delle ferrovie in modo che vi appariscano distinte tutte le diverse categorie di introiti e di spese, ed a ripresentare con tali indicazioni le previsioni 1890 91 contemporaneamente alla legge di assestamento ».

Amendue furono approvati dalla Camera; e con essi fu dichiarata chiusa la discussione generale. Si diede poscia principio alla discussione dei capitoli; e questa sarà ripresa lunedì, 9.

Disegni di legge. — *Testo.* — Circa il testo del progetto e la relativa relazione ministeriale per le *modificazioni alle obbligazioni ferroviarie* (2), vedi lo speciale articolo in questo stesso numero a pag. 361.

— *Per la discussione.* — Nella seduta del 3 corrente il Ministro delle Poste e dei Telegrafi propose che il disegno di legge sul *servizio telefonico* (3) sia inscritto all'ordine del giorno per le sedute antimeridiane. Così rimase stabilito.

Commissioni. — *Relazioni.* — La Commissione parlamentare pel *Servizio telefonico* ha fatto alcune modificazioni al progetto ministeriale (4).

Riguardo all'impianto delle reti telefoniche per suo uso esclusivo, il Governo voleva riservarsi la facoltà illimitata di attraversare le proprietà altrui e di appoggiare sulle medesime, senza che ai proprietari e utenti fosse permesso di ritardare o impedire tale occupazione. Questa facoltà parve alla Commissione eccessiva e punto giustificata; e deliberò di accordarla nei casi d'urgenza per i quali *periculum est in mora*. Così nel caso di qualche pubblica calamità, cioè incendi, alluvioni, colèra o per motivi urgenti di pubblica sicurezza, il Governo è autorizzato a impiantare linee e fissare appoggi senza attendere il consenso dei proprietari o il decreto prefettizio, a condizione però che, cessando l'urgenza, sieno rimossi i fili telefonici, e volendoli mantenere, il Governo sia tenuto a ottemperare alle norme generali stabilite nel progetto.

Per l'abbonamento entro un raggio di tre chilometri dall'ufficio centrale il Ministro aveva proposto due limiti massimi per la tariffa, cioè lire 250 e 180 all'anno, secondo che la popolazione fosse superiore o inferiore ai 100,000 abitanti. La Commissione, invece, ha deliberato di proporre alla Camera un solo limite massimo di L. 200.

L'on. Balestra nella sua relazione dice che spendere parole sul tema della privativa governativa per le corrispondenze telefoniche è opera superflua; la privativa fu da tutti ammessa e da nessuno contestata.

Dal progetto di legge sul servizio telefonico il Governo si ripromette un reddito lordo di 1,500,000 lire; dal quale, dedotto un terzo per spese d'esercizio e mantenimento, resterebbe un profitto netto di un milione all'anno. Queste previsioni sembrarono alla Commissione un po' troppo ottimiste; ma essa pure ritiene che l'esercizio di Stato della telefonia, se ben regolato, sarà sorgente di larghi profitti per l'erario.

Nel desiderio poi di calmare le apprensioni degli attuali impiegati telefonici, senza vincolare l'azione del Governo, la Commissione

---

(1) Circa le risultanze complessive del bilancio preventivo 1890-91, presentato nel dicembre 1889, vedi « Cronaca Parlamentare » nel n. 51 del 21 dicembre stesso anno, e specialmente nel n. 2 dell'11 gennaio del corrente anno, nel quale pubblicammo dati particolareggiati intorno alle costruzioni ferroviarie. — Circa poi le note di variazione presentate nella seduta del 12 maggio del corrente anno, vedi « Cronaca Parlamentare » nel n. 20.

(2) Vedi « Cronaca Parlamentare » del n. 21.

(3) Vedi « Cronaca Parlamentare » del n. 20; le principali disposizioni del progetto ministeriale furono pubblicate in quella del n. 8.

(4) Vedi nota precedente (3).

ha proposto alla Camera l'approvazione del seguente ordine del giorno: « La Camera confida che il Governo, compatibilmente alle esigenze del servizio telefonico, vorrà avere in considerazione il personale delle Società concessionarie ».

— — La Commissione per *l'affitto a lungo termine delle miniere dell'isola d'Elba* (1) ha modificato il primo articolo del progetto, includendo nell'affitto lo stabilimento di Cecina, che era stato escluso.

Ha inoltre fissato in tonnellate 60,000 il minimo del minerale da fondersi anno per anno nel primo biennio, elevandolo a 100,000 tonnellate per gli anni successivi; ha stabilito altresì che siano riservate a favore degli industriali italiani 50,000 tonnellate che l'affittuario potrà utilizzare se non vi saranno richieste o vendere all'estero per quella parte che ecceda il suo consumo, fino a raggiungere la produzione annua di 180,000 tonnellate e di mantenere l'aumento della produzione mineraria fino a 200,000 tonnellate, quante volte però se ne verifichi l'intero consumo nelle officine metallurgiche nazionali.

Interrogazioni, interpellanze e mozioni. — *Comunicazione.* — Nella seduta del 31 scorso maggio il Presidente diede comunicazione della seguente interrogazione dell'on. A. Baccelli al Ministro dei Lavori Pubblici: *Se conosca una disposizione contenuta nei regolamenti della Società delle Ferrovie Mediterranee con che si dichiarano inammissibili nelle officine gli operai che abbiano compiuto i trent'anni, e conoscendola, se intende farla revocare come antiumanitaria ed impolitica.* — Il Ministro dichiarò che avrebbe risposto a questa interrogazione dopo che saranno svolte tutte le altre.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie secondarie Romane. — *Assemblea generale e cessione dell'esercizio alla Mediterranea.* — La preannunciata assemblea generale, ordinaria e straordinaria degli azionisti, fu tenuta il 27 scorso maggio. Dopo la approvazione della relazione sull'esercizio 1889 e del relativo bilancio, fu approvata la *Convenzione colla quale la Società Mediterranea assume l'esercizio delle ferrovie secondarie Romane* (2).

Ne riassumiamo i punti più importanti:

1. La Mediterranea assume tutte le spese dell'esercizio salvo quelle a cui si provvede col fondo di riserva;

2. I prodotti tanto diretti quanto indiretti, diminuiti delle tasse erariali, saranno ripartiti come appresso:

a) quota del 65 0|0 alla Mediterranea;

b) quota del 35 0|0 alle ferrovie secondarie;

3. Sulla quota dovuta alle ferrovie secondarie sarà prelevata la somma di L. 500 per km. che andrà a costituire uno speciale fondo di riserva per far fronte al rinnovamento della parte metallica dell'armamento, ai guasti cagionati da forza maggiore ed alla cassa per gli aumenti patrimoniali;

4. La dotazione del materiale mobile fornito dalle ferrovie secondarie dovrà avere un valore non inferiore a lire 12,000 al km.

5. La convenzione avrà la durata di anni 15 e cioè fino al 30 giugno 1905, epoca in cui avrà termine anche il primo periodo delle Convenzioni ferroviarie per l'esercizio delle grandi Reti.

— *Studi e progetti per la costruzione della linea Roma-Marino-Albano, per Genzano, a Rocca di Papa.* — Gli studi della prosecuzione di questa linea, per Genzano, a Rocca di Papa, concessa alle Società delle ferrovie secondarie Romane colla Convenzione 8 dicembre 1887 volgono a buon punto.

Il progetto di massima fu già presentato al Ministero dei Lavori Pubblici, che il 1° scorso aprile vi diede l'approvazione tecnica. Sperasi di ultimare e presentare il progetto definitivo prima della fine dell'anno corrente.

Associazione Tramviaria Italiana. — *Assemblea generale a Firenze 29 e 30 scorso maggio.* — Coll'intervento dei rappresentanti di 24 Società consociate, che esercitano 1584 chilometri di tramvie, si svolse a Firenze nei giorni 29 e 30 dello scorso maggio il programma dell'Assemblea generale, di cui pubblicammo nel n. 15, in speciale articolo, l'*ordine del giorno* e nel successivo numero 17 una aggiunta fatta al *questionario.*

L'Adunanza generale si tenne presso la sede della Società dei Tramways Fiorentini.

Le discussioni furono lunghe e profonde, specialmente per ciò che riflette un regolamento unico per i macchinisti, personale viaggiante, prezzi di trasporto di viaggiatori e merci. Interessante riescì poi la discussione sulle proposte tendenti ad avere una legislazione unica e più lata intorno alla costruzione di linee tramviarie, alla loro manutenzione ed agli obblighi reciproci fra concessionario e concedente.

Ritorneremo altra volta su questo importante argomento, quando pubblicheremo - come di consueto — il *resoconto* e *processo verbale* dell'Assemblea.

Ferrovia Varese-Porto Ceresio. — *Provvedimenti tecnici e finanziari del Comitato e proposta per l'esercizio della ferrovia.* — Nell'adunanza, tenuta in Varese il 28 scorso maggio dal Comitato, il presidente, dopo aver riassunte le ultime fasi degli studi ed atti per la costruzione della ferrovia (1), propose che si nominasse una Commissione tecnica ed una finanziaria, col mandato: la prima di esaminare i vari progetti posseduti dal Comitato, e di ricavarne un piano definitivo da servire di base per la costruzione della linea; la seconda, di concretare e promuovere la costituzione della Società destinata ad imprendere la costruzione medesima.

La duplice proposta fu accettata e tosto attuata colla nomina dei membri componenti le due Commissioni.

Il segretario del Comitato diede poscia lettura d'una recentissima nota della Società per le ferrovie del Nord Milano, colla quale questa, rispondendo ad analoga interrogazione del Comitato, si dichiara disposta ad assumere l'esercizio della linea costruenda, purchè la stessa metta capo in Varese alla stazione attuale Nord-Milano, e salvo determinare di poi concordemente, o per mezzo d'arbitri, le condizioni pecuniarie dell'esercizio, avuto riguardo a tutte le circostanze.

Su tale punto fu vivissima la discussione; ed infine si deliberò, a maggioranza, di accettare le condizioni poste dalla Società delle ferrovie Nord-Milano e nei termini da essa indicati.

Ferrovia Viterbo-Corneto. — *Domanda della concessione per la costruzione e per l'esercizio.* — Alla fine dello scorso maggio una Commissione si è recata presso il Ministro dei Lavori Pubblici, per chiedere la concessione della linea Viterbo-Corneto col massimo sussidio chilometrico.

La Commissione era composta: del rappresentante il Consorzio, dei rappresentanti i Municipi di Viterbo, Civitavecchia, Corneto e Toscanella, e del rappresentante d'una Società di capitalisti anglo tedeschi per l'assunzione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia medesima.

Il Ministro ha invitato la Commissione a presentare il relativo progetto tecnico e finanziario; questo sarà presentato prossimamente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Termini per la costruzione ed apertura all'esercizio delle linee di allacciamento Nord.* — Facendo seguito a quanto abbiamo accennato nel precedente numero, aggiungiamo che il Consiglio federale ha risolto di proporre all'Assemblea federale di fissare per le linee di allacciamento Nord alla ferrovia del Gottardo Zugo-Walchwyl-Goldau e Lucerna-Küssnach-Immensee, i seguenti termini: fino al 1° ottobre 1890 saranno presentati

(1) Vedi « Cronaca Parlamentare » del n. 22.

(2) Vedi in proposito « Informazioni » nel presente numero a pag. 366 sotto il titolo *Ferrovia Roma-Albano-Nettuno.*

(1) Circa lo sviluppo di tali fasi vedansi, in questa stessa rubrica, i numeri 9, 11, 13, 15, 17 e 19 del *Monitore.*

gli eventuali compimenti o variazioni ai piani di costruzioni ed installazioni già inoltrati fino dal 1884, e la nuova dimostrazione finanziaria; fino al 1° gennaio 1891 per l'incominciamento dei lavori ai tunnels e a quelli di terra; fino al 1° ottobre 1893 per il compimento di amendue le linee e per l'apertura dell'esercizio.

Ferrovia del Sempione. — *Credito per il piano definitivo di costruzione della grande galleria.* — Il Consiglio d'Amministrazione della ferrovia Giura-Sempione si è adunato il 29 scorso maggio in Berna, ed ha votato un credito di fr. 20,000 per la elaborazione definitiva di un piano di costruzione del traforo del Sempione. Secondo il desiderio espresso dal Consiglio federale, questi piani saranno terminati per la fine del 1890, e dovranno ad esso servire di base per le preventive trattative coll'Italia.

— *Assemblea generale.* — Nella medesima seduta del Consiglio d'Amministrazione fu deciso di convocare l'assemblea generale degli azionisti per sabato 28 giugno in Losanna per l'autorizzazione dell'emissione di un nuovo prestito.

Ferrovie Svizzere. — *Per la concessione della ferrovia Scherzligen-Därligen.* — Il 20 scorso maggio il Consiglio federale ha deliberato di proporre alle Camere federali di accordare la chiesta concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Scherzligen e Därligen sulla sponda sinistra del lago di Thun.

Alla domanda di concessione abbiamo accennato nel numero 22.

Ferrovie Russe. — *Decreto per la costruzione della linea transcaucasiana.* — Dopo lunghi studi e molti progetti, di cui abbiamo volta a volta fatto sommario cenno nel *Monitore*, il Ministro delle comunicazioni ha emanato il decreto per la costruzione d'una ferrovia da Wladikawkas a Tiflis. Questa linea che attraversa direttamente il Caucaso, misurerà una lunghezza di 180 verste (la versta è uguale a m. 1067); ed è preventivata in 30,000,000 di rubli, ossia di lire 120,000,000. Essa toccherà ad un'altezza di 7000 piedi.

Notizie Diverse

Commissione permanente per la direzione dei servizi del porto di Genova. — *Adunanza del 2 corrente.* — Il Prefetto, Presidente, comunicò alla Commissione un ricorso inscritto nel registro della Prefettura e col quale un negoziante della città di Genova lamenta, con la citazione anche di esempi, il ritardo dell'arrivo a Voltri di vagoni spediti dal porto. — La Commissione, pure constatando che il servizio ferroviario nulla lascia attualmente a desiderare per quanto si riferisce alla somministrazione ed al carico dei vagoni, talchè nell'ultima quindicina la media dei carri distribuiti al commercio fu di 892 al giorno, raggiungendo il massimo di 989 nel giorno 16 maggio, dovette riconoscere fondato il reclamo in esame; il quale rileva un gravissimo inconveniente derivante dall'insufficienza della stazione di Voltri. In questa manca lo spazio per iscaricare i vagoni che dovrebbero giornalmente arrivarvi; talchè spesso l'Amministrazione è costretta a sospenderne la spedizione, come è accaduto appunto nel giorno 2 corrente mese, in cui giacevano a Sampierdarena 148 carri diretti a Voltri. In questo stato di cose, e poichè sono in corso progetti per lavori d'ingrandimento della stazione di Voltri, come di quelle di Prà, Pegli e Sestri, la Commissione deliberò d'insistere per l'attuazione, più sollecita che sia possibile, dei lavori progettati e necessari.

La Commissione passò quindi ad esaminare le proposte fatte dalla Camera di Commercio per la modificazione e riduzione delle tariffe per l'esercizio delle tettoie, capannoni, spazi scoperti ed apparecchi idraulici nel porto. Con qualche emendamento furono approvate le proposte della Camera di Commercio, e venne così stabilito che in massima il servizio degli apparecchi idraulici sia fatto con tariffa ad ora anzichè a mezza giornata, lasciando in facoltà degli utenti di servirsene anche a peso quando si tratti di partite che non impegnino l'apparecchio per più di un'ora; e vennero approvate le tariffe che parvero eque per le ore di lavoro normale e, oltre il normale, di giorno e di notte. Per la sosta delle merci nelle tettoie, capannoni e spazi scoperti fu approvata la proposta della Camera di Commercio di estendere a 15 giorni invece di 10 il diritto di sosta e col pagamento di centesimi 4 per tonnellata o frazione di tonnellata; di ridurre a centesimi 50 da lire 1 per tonnellata e per giorno la tassa per la sosta oltre il detto periodo; di permettere infine la sosta della merce oltre l'accennato termine di commercio, come era stato prima stabilito. Fu inoltre deliberato di correggere il primitivo capitolato, nel senso che la Camera di Commercio, coll'autorizzazione della Commissione permanente, possa in qualunque tempo modificare la tariffa in meno, a vantaggio quindi del commercio.

Dopo di ciò la Commissione emise voto da rassegnarsi al Ministero dei Lavori Pubblici per il sollecito impianto di gru a tipo elevato sulla parte occidentale del porto e di argani sul ponte Assereto, *olim* Chiappella, affinchè per la fine del 1891 questo servizio sia completamente ordinato.

Su istanza del Presidente della Camera di Commercio e con l'assenso del Rappresentante ferroviario, venne quindi stabilito che la ferrovia anticipi di un'ora la consegna al commercio dei vagoni destinati per il servizio del Deposito franco e consegni i vagoni vuoti sull'ingresso del nuovo magazzino del Deposito stesso.

In seguito la Commissione dichiarò di astenersi per ora dall'emettere parere in un progetto per una ferrovia direttissima Rivarolo-Genova (1), presentato dagli ingegneri Biondi e Attendoli, salvo ad esprimere il suo giudizio a richiesta del Ministero.

Ebbe poi ad occuparsi dello sciopero testè avvenuto in porto fra gli operai addetti allo scarico del carbone, e deliberò che si studi e si presenti con sollecitudine un progetto per la costruzione di quel numero di latrine, vasche e truogoli che apparirà rispondente ai bisogni in tema di igiene degli operai e dei marinari in porto.

Per ultimo la Commissione discusse e diede il parere richiestole dal Ministero della Marina sulla precaria rinnovazione, o meno, dei contratti dello scalo di Alaggio-Chiavacci al Molo Vecchio e della tettoia in quella località, ora affittata alla Navigazione Generale Italiana, durante il breve tempo che quelle opere e spazi non dovranno essere occupati per dar luogo alle nuove costruzioni contemplate nel progetto della convenzione Timosci; il che avverrà quando lo stato avanzato dei lavori del primo gruppo di magazzini, da ultimarsi entro quattro mesi dall'approvazione della convenzione, dimostri la necessità di porre mano all'erezione del muro di cinta e ai lavori del binario d'allacciamento colla stazione di piazza Caricamento, a cui dette aree sono particolarmente destinate.

Consiglio delle tariffe delle strade ferrate — *Adunanza e deliberazioni.* — Il 3 corrente, al Ministero dei lavori pubblici, si è riunito il Consiglio delle tariffe delle Strade Ferrate. All'ordine del giorno erano inscritti i seguenti quesiti da risolvere:

1° Mantenere, ovvero no, alcune facilitazioni, fino ad ora acconsentite, alle rispedizioni da Udine delle merci provenienti dall'Austria-Ungheria. — Il Consiglio ha deliberato di mantenere le facilitazioni attuali, nel senso che le merci provenienti dall'Austria-Ungheria ed appoggiate ad Udine per la rispedizione nei punti interni fruiscano del servizio cumulativo diretto.

2° Modificazioni da introdursi nelle tariffe di trasporto della carta. — Il Consiglio ammise la nuova classificazione proposta, raccomandando però che si facciano studi perchè, con piena sicurezza, si possano distinguere le singole qualità di carta, ed assegnare loro la rispettiva classificazione.

(1) Dello studio di massima di questa direttissima abbiamo fatto cenno nelle « Notizie ferroviarie italiane » nel n. 19.

3° Agevolezze da concedersi ai trasporti in ferrovia delle sabbie quarzose del monte Soratte. — Il Consiglio ha deliberato di invitare il Governo a far pratiche con le Società onde, in linea provvisoria, si adottino tutte le facilitazioni possibili. Ha inoltre espresso il desiderio che si facciano dei seri studi per determinare i diversi elementi da considerarsi in rapporto della spesa per il trasporto.

La riunione è stata presieduta dal comm. Peruzzi. Sul finire della discussione, è intervenuto l'on. Finali, ministro dei Lavori Pubblici.

Il tunnel sotto la Manica. — *Rigetto del « bill » in seconda lettura alla Camera dei Comuni.* — Nella Camera dei Comuni, nella seduta del 6 corrente, venne in discussione, in seconda lettura, il *bill* per la costruzione di questo tunnel, di cui è questione da lungo tempo e di cui perciò si è parecchie volte occupato il *Monitore*.

Sir Watkins e Gladstone sostennero validamente l'approvazione del *bill*. Il primo, basandosi specialmente su ciò che il *bill* non aveva altro scopo che di autorizzare puramente la continuazione dei lavori di esperimento, e che, ove questi fossero riusciti, spettava pur sempre al Governo il decidere definitivamente sulla costruzione del tunnel. Gladstone qualificò ridicole ed umilianti per l'Inghilterra le apprensioni espresse per ottenere il rigetto del *bill*.

Sir Hicks Beach, Ministro del Commercio, domandò invece il rigetto del *bill*. Negò quanto aveva asserito sir Watking, che cioè lord Derby nel 1874 avesse promesso all'ambasciatore di Francia di *appoggiare* qualsiasi progetto avente per iscopo di facilitare le comunicazioni colla Francia; dichiarò che invece il Governo inglese aveva soltanto promesso di *esaminare* qualsiasi progetto. Combattè il progetto del tunnel che creerebbe una sorgente di danni, sotto l'aspetto militare. Su questo proposito convennero la Commissione Reale, le autorità militari e la stessa Società per il tunnel; la quale propose la costruzione di fortificazioni per impedire l'occupazione del tunnel da parte del nemico. Queste ed altre necessarie precauzioni militari, quale, per esempio, l'aumento dell'effettivo dell'esercito, produrrebbero gravi spese a carico dei contribuenti; pur dando sempre luogo ad un pericolo di invasione, che ora non esiste affatto.

Il *bill* fu respinto con voti 234 contro 153.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 66,721 * per posa in opera dell'armamento; L. 67,000 * per fornitura meccanismi fissi; L. 14,530 * per fornitura deviatoi ad intersezioni del tronco Chioggia-Le Saline della ferrovia Adria-Chioggia.

L. 27,800 per impianto di siepi vive lungo alcune tratte del tronco Roma-Avezzano, nella ferrovia Roma-Solmona;

L. 24,000 per rifacimento con rotaie in acciaio di alcuni binari e deviatoi nella stazione di Bologna;

L. 19,642.20 per impianto di un terzo binario collegandolo agli altri delle merci, mediante piattaforma in stazione di S. Pietro Vernotico, linea Bologna-Otranto;

L. 11,600 per lavori di completamento lungo il tronco Lugo-Massalombarda della linea Lugo-Lavezzola;

L. 3,040.55 per acquisto di n. 32 copertoni da scalo per stazioni di alcune ferrovie complementari;

Nuova proposta per i lavori di consolidamento del sottovia a travata metallica, della luce di m. 5, sulla strada di Noventa, al chilometro 31.138.80 della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro;

Rete Sicula. — Fabbisogno * di rotaie e piccolo materiale d'armamento pei tronchi Sampieri-Modica e stazione di Terranova;

Progetto * per la stazione di Ragusa Superiore, della linea Siracusa-Licata.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Lavori di ricostruzione e prolungamento del muro di sostegno a tergo del casello 110 sulla tratta Portomaurizio-San Lorenzo. Importo L. 10,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del giorno 17 andante.

— **Vendita** presso la stazione di Sampierdarena (Vedi pagine *Annunzi*).

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Appalto dei lavori relativi al rialzamento di livelletta fra i chilometri 271 e 273 della linea Foligno-Falconara, per difesa contro il fosso Fontalbino, col ribasso del 10 0[0 sui prezzi di tariffa, alla ditta Barchiesi Sante;

Appalto dei lavori di consolidamento delle trincee ai chilometri 7.610-8.030, 17.960-18.120 e 26.460-26.600 della linea da Porto Civitanova a Macerata, col ribasso del 13 0[0, alla ditta Pergolesi Cesare.

Rete Mediterranea. — Alla ditta Tambellini Lorenzo di Pisa i lavori di ripulitura della tettoia e locali della stazione di Civitavecchia, col ribasso dell'8.15 0[0, importanti una spesa di circa L. 4500.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Città di Torino (12 giugno, ore 2 pom., definitivo). — Appalto per la costruzione di acquedotti sotterranei nelle vie Montebello e Santa Giulia e nel corso Regina Margherita. Importo ridotto lire 41,850 (V. N. 18).

Municipio di Genova (14 giugno, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto per l'affitto del Cantiere della Foce; area di circa mq. 70,000 recinta da muri, con case, tettoie, ecc. Prezzo d'incanto L. 0.45 al l'anno per mq. Cauzione provvisoria L. 50,000 (V. pagine *Annunzi*).

Comune di Sgurgola (Roma), (14 giugno, ore 11 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dell'allacciamento e condottura delle acque potabili delle sorgenti dell'Acera, San Leonardo, Viana, ecc., all'abitato di Sgurgola. Importo L. 28,671.76. Fatali 30 giugno, ore 12 merid.

Comune di Onano (Roma), (16 giugno, ore 10 ant., fatali). — Appalto dei lavori di risanamento dell'abitato del Comune suddetto. Importo ridotto L. 37,486.04 (V. N. 20).

Prefettura della Calabria Citeriore (16 giugno, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione della strada C. O. di Falconara Albanese. Importo L. 112,485.42. Cauz. provv. L. 5600. Cauz. def. L. 11,200.

Tiro a Segno Nazionale di Pinerolo (Torino), (16 giugno, ore 11 ant., 2ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del campo di tiro. Fatali 21 giugno (V. N. 19).

Comune di Casalbore (Avellino), (16 giugno, ore 11 ant., definitivo). — Riappalto per l'eseguimento di tutte le opere previste per la costruzione di un ponte in muratura sul torrente Mescano, a tergo della stazione ferroviaria di Montecalvo (metri 238). Importo ridotto L. 138,277.5125. Cauzione provv. L. 2000. Cauzione def. L. 15,000.

Prefettura di Genova (20 giugno, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere occorrenti alla costruzione del 4° tronco della strada comunale obbligatoria di Rosso, compreso fra Promanego e la Scoffera (m. 5156). Importo L. 123,500. Cauz. provv. L. 3000. Cauz. def. L. 12,000. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Parma (20 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla difesa frontale dell'argine destro di Po, di fronte all'abitato di Zibello (m. 586). Importo L. 109,550. Cauzione provv. L. 5000. Cauz. def. il decimo.

Prefettura di Genova (20 giugno, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere occorrenti per la costruzione del 3° tronco della strada comunale obbligatoria di Rosso (metri 4808). Importo lire 171,500. Cauz. provv. L. 4000. Cauz. def. L. 17,000. Fatali a giorni 15.

Amministrazione Provinciale di Messina (23 giugno, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione e di adattamento per tutti gli Uffici di Prefettura. Importo L. 88,810. Cauz. provv. L. 5000. Cauz. def. L. 9000. Fatali 8 luglio, ore 12 merid.

Genio Militare per i lavori della R. Marina in Venezia (23 giugno, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione e miglioramento negli immobili della R. Marina in Ve-

nezia e sue dipendenze per l'esercizio 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891. Importo L. 150,000. Cauz. L. 15,000.

Municipio di Novara (1° luglio, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione d'un ponte in ferro a travata rettilinea con piedritti in muratura e relativi accessi per l'attraversamento del fiume Sesia fra Carpignano e Ghislarengo. Importo L. 939,931.09. Cauz. provv. L. 50,000. Cauz. def. il decimo. Fatali 19 luglio, ore 11 ant..

Francia. — *Municipio di Ajaccio* (Corsica), (23 giugno, ore 2 pom.). — Costruzione di una batteria nella posizione di Ponticcio. Importo L. 160,000. Cauzione L. 8000.

— *Municipio di Nizza* — (23 giugno, ore 2 pom.). — Lavori di riparazione e miglioramento alla strada strategica della posizione dei monti Chauves negli anni 1890 e 1891. Importo Fr. 60,000. Cauz. provv. Fr. 1000; definitiva Fr. 3000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione d'Artiglieria e Torpedini. — Spezia — (13 giugno, ore 11 ant., 1ª asta). — Fornitura di **tubi** di ottone e di rame trafilati. Importo L. 41,949. Cauz. L. 4200. Fatali 27 giugno.

Direzione Terr. d'Artiglieria. — Roma — (20 giugno, ore 10 ant., unica e definitiva). — Fornitura di tonn. 20 di **carbone** coke a L. 65. Consegna a giorni 80. Cauzione L. 180.

Regia Fonderia — Genova — (23 giugno, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 7600 di **rame** (U) e kg. 2400 (V) — Importo L. 22,000. Cauzione L. 2200. Consegna a giorni 40.

Direzione delle Costruzioni Navali. — Napoli — (24 giugno, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). Fornitura di **ottone** in filo, fogli, lastre e verghe. Importo L. 14,686 (V. n. 20).

R. Fonderia — Torino — (26 giugno, ore 9 ant., unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 20,000 di **rame** in pani a L. 1.70. Cauzione L. 3400. Consegna a giorni 40.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la fornitura in opera di 3 ponti metallici per conto della ferrovia Napoli Cuma.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	Maggio 31	Giugno 7
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 746.50	745.50
» » Mediterranee	» 596	590
» » Sicule	» 575	575
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo Marsala-Trapani	» 362.50	362.50
» » Gottardo	» 867.50	870
Buoni Ferrovie Meridionali	» 535.50	540
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 294	294
» » Novara-Seregno	» 207.50	207.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 316	316.50
» » » 2ª emiss.	» 309	303
» » Centrale Toscana	» 520	520
» » Meridionali	» 315.50	315.50
» » Sarde, serie *A.*	» 307.50	307.50
» » » serie *B.*	» 311.50	311.50
» » » 1879	» 307.50	307.50
» » Pontebba	» 450	465
» » Nord-Milano	» 264.50	264.50
» » Meridionali Austriache	» 333	336
» » Gottardo 4 %.	» 102.75	102.25

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

30 giugno. — **Ferrovia del Gottardo.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 10 ant. nel palazzo governativo del Cantone di Lucerna (V. « Notizie ferroviarie estere » del n. 22).

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Prestito Anglo-Sardo. — La *Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia* del 14 giugno, n. 131, pubblica l'elenco delle 841 obbligazioni estratte a Londra il 12 maggio.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 30 corrente saranno pagate le obbligazioni della serie C state estratte.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

Belgio. — Citansi contratti di carbone per fonderie a fr. 28.

Germania. — Tendenza al ribasso. Le spedizioni in Italia, durante lo scorso aprile, sono segnate nel seguente prospetto:

	Via Chiasso	Via Pino	Via Locarno	Totale
Dalla Vestfalia	T. 1,930	1,860	10	3,800
Da Sarrebruck	» 1,690	360	100	2,150
Totale	T. 3,620	2,220	110	5,950

Questo prospetto constata, in rapporto al mese di marzo, una minore spedizione di 520 tonnellate (ossia circa il 10 0|0); 60 delle quali per la Vestfalia e 460 per Sarrebruck.

— *Sarrebruck.* — Prezzi assai fermi. L'amministrazione delle miniere governative ha rialzati i prezzi di sessanta centesimi per il terzo trimestre. I contratti per il *coke* furono rinnovati sino alla fine dell'anno a M. 21, ossia al prezzo del primo trimestre Da talune miniere d'industria privata si fa il prezzo di M. 22-70 contro 24-70 del primo trimestre.

Inghilterra. — *Middlesbrough.* — Mercato calmo. Fermi i prezzi del carbone per locomotiva e del carbone per gas; amendue a 13 sc. a bordo, le prime qualità. Poca vendita del carbone ad uso domestico; abbondante quello per officine; *Coke* per alti forni; consegna a Middlesbrough 16 sc.; quello per esportazione sino a Ls. 1.

Ferri e ghise.

Belgio. — Situazione poco dissimile da quella della settimana precedente.

Francia. — Mercato assai depresso. Gli alti prezzi, da una parte, che non vogliońsi accettare dai compratori e la carezza del combustibile e della mano d'opera, dall'altra parte, ne sono la causa.

- *Parigi.* — I ferri sostengonsi difficilmente a fr. 200; la media dei prezzi tocca a 195 fr. ed anche al disotto.

Germania. — Mercato depresso anche in Germania. Le ghise *spiegel* hanno ribassato di 2 M. Pei ferri quotasi: 180 M. le barre; le corniere 190; le *poutrelles* a 150. Più sostenuti gli acciai da M. 160 a 166.

Inghilterra. — Produzione diminuita dopo gli aumenti dei salari agli operai siderurgici. I prezzi, in media, sono aumentati di 15 sc. 1|2 d., su quelli del trimestre precedente, pur rimanendo di Ls. 2-5 inferiori a quelli del 1° gennaio. Ciò comprova come l'aumento dei prezzi dei prodotti siderurgici si estese sino alla fine del 1889. Alla fine del 1887 il prezzo medio di vendita fu di Ls. 4 12-1 ; alla fine del 1889 fu di Ls. 4-19; alla fine del 1889 fu di Ls 6-1-1, per il 1° trimestre 1890 fu di Ls. 6-16-5 3|4. Importanti lotti di parecchie migliaia di tonnellate di rotaie in acciaio furono stipulati al prezzo di Ls. 5 o fr. 125, franco a bordo.

Spagna. — Mercato calmo con pochi contratti.

Rame.

Francia. — *Parigi.* — Mercato sostenuto; prezzi in rialzo. Per consegna all'Havre: *Chili*, in barre, fr. 148-75 ogni 100 chilogr.; id. ordinario, fr. 143.75; id. in lingotti, fr. 131.25; *Best Selected*, fr. 157.50; minerale di Corocoro, fr. 152 50.

— *Marsiglia.* — Rame del Giappone, in piastre, fr. 145; affinato, in piccoli lingotti, fr. 150; rosso, in fogli, fr. 180.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato all'aumento. Rame inglese, in lingotti, da 60 a 62 M; elettrolittico da M. 79 a 85 ogni 50 chilogrammi.

Inghilterra. — *Londra.* — Mercato molto animato. *Tough Cake*, in lingotti, da Ls. 58 a 59 per tonnellata di 1015 chilogr. *Best Selected* da Ls. 60-10 a 61-10; laminato da Ls. 66 a 67. *Chili*, in barre, buon ordinario da Ls. 54-10 a 54-11-6 a contanti; da Ls. 54-17-6 a 55 a 3 mesi.

Stagno.

Francia. — *Parigi.* — I *Détroits* aumentarono di fr. 2.50; gli altri di 1.25.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato fermo. Il *Banka* in blocchi, lo stagno inglese in blocchi e lo stagno inglese affinato aumentarono di 1 M

Inghilterra. *Londra.* — Mercato calmo in chiusura. Lingotti, franco a bordo, da Ls. 98 a 98-10; barre da Ls. 99 a 99 10; affinato da Ls. 100 a 100-10; *Banka*, da Ls. 96 a 96-2-6; *Détroits*, da Ls. 93-10 a 93-12 6; a tre mesi da Ls. 93-17 6 a 94

Olanda. - *Amsterdam.* — Mercato fermo, prezzi settimana precedente ben sostenuti.

— *Rotterdam.* - *Banka*, da fior. 56 3|4 a 57; *Billiton*, da fior. 56 1|4 a 56 3|4.

Piombo.

Francia. — *Parigi.* — Diverse provenienze, consegna a Parigi, fr. 34.25; id., consegna all'Havre, fr. 33.50.

— *Marsiglia.* — Piombo dolce di prima fusione da fr. 32.50 a 33; di seconda fusione, da fr. 31.50 a 32; laminato e tubi, fr. 36.

Germania. — *Amburgo.* — Inglese, in *saumons*, M. 14-90; tedesco in rotoli, M. 16-40; tedesco, in *saumons*, M. 14-60; di Spagna, M. 16 80 per quintale.

— Inghilterra. — *Londra.* — Inglese, in *saumons*, ordinario da Ls. 13 2-6 a 13-5; fogli a barre da Ls. 14-2-6 a 14-15; tubi da Ls. 14-12-6 a 14-15.

Zinco.

Francia. — *Parigi.* — Di *Slesia*, consegna all'Havre, fr. 61.75; altre buone marche, consegna all'Havre, fr. 61.25; id., consegna a Parigi, fr. 61.75.

— *Marsiglia.* — In fogli *Wieille-Montagne*, fr. 70; in piastre da fr. 52 a 55.

Germania. — *Amburgo.* — Di Slesia, disponibile, da M. 25 a 25-50; id, per consegna, da M. 24-50 a 25-50; di Slesia, laminato, M. 26-50; *Wieille-Montagne*, id., M. 26.20.

Inghilterra. — *Londra.* — Di Slesia o del Reno da Ls. 22-15 a 22-17-6; marche speciali da Ls. 23 a 23-5; inglese di Swansea da Ls. 23-10 a 23-15; inglese, in fogli, da Ls. 25 a 25-10.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1889-90. — *Dal 21 al 31 Maggio 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4086	4065	+ 21	644	600	+ 44
Media	4074	4042	+ 32	650	581	+ 69
Viaggiatori	1.262.155 88	1.300.984 27	— 38.828 39	65.311 38	45.935 34	+ 19.376 04
Bagagli e Cani	59.059 71	66.900 29	— 7.840 58	2.396 80	1.021 82	+ 1.374 98
Merci a G.V. e P. V. accelerata	304.788 20	311.766 48	— 6 978 28	13.827 94	7.155 54	+ 6.672 40
Merci a P. V.	1.659.839 80	1.632.047 48	+ 27.792 32	104.633 25	67.473 58	+ 37.159 67
TOTALE	3.285.843 59	3.311.698 52	— 25.854 93	186.169 37	121.586 28	+ 64.583 09
Prodotti *dal 1° Luglio 1889 al 31 Maggio 1890.*						
Viaggiatori	42.716.980 70	43.285.864 52	— 568.883 82	1.993.019 36	1.442.857 19	+ 550.162 17
Bagagli e Cani	2.050.718 11	2.119 196 86	— 68.478 75	78.955 27	34.689 59	+ 44.265 68
Merci a G. e P. V. accelerata	10.480.481 93	10.706.377 17	— 225.895 24	354.927 96	228.968 27	+ 125.959 69
Merci a P. V.	50.902.764 40	49.942.148 99	+ 960.615 41	2.351.426 48	1.270 843 20	+1.080.583 28
TOTALE	106.150.945 14	106.053.587 54	+ 97.357 60	4.778.329 07	2.977.358 25	+1.800.970 82
Prodotto per chilometro						
della decade	804 17	814 69	— 10 52	289 08	202 64	+ 86 44
riassuntivo	26.055 71	26.237 90	— 182 19	7 351 28	5.121 54	+ 2.226 74

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

32ª Decade — Dall'11 al 20 Maggio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1890	105.820 02	2.029 04	4.096 69	82.727 76	225 80	194.899 31	609 00	320 03
1889	104.370 11	2.049 72	7.865 27	76.518 69	1.518 70	192.322 49	609 00	315 80
Differenza nel 1890	+ 1.449 91	— 20 68	— 3.768 58	+ 6.209 07	— 1.292 90	+ 2.576 82	»	+ 4 25
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 20 MAGGIO 1890								
1889-90	3.093.898 45	67.088 60	342.521 69	3.520.882 33	36.123 36	7.060.514 43	609 00	11.593 62
1888-89	3.060.358 17	63.332 03	299.492 32	3.214.507 12	56.058 29	6.692.747 93	309 00	10.989 73
Differenza nel 1890	+ 33.540 28	+ 4.756 57	+ 43.029 37	+ 306.375 21	— 19.934 93	+ 367.766 50	»	+ 603 89
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	14.631 21	150 76	203 90	4.864 45	23 80	19.874 12	111	179 05
1889	3.798 90	30 89	177 68	1.692 25	64 75	5.764 47	64	90 07
Differenza nel 1890	+ 10.832 31	+ 119 87	+ 26 22	+ 3.172 20	— 40 95	+ 14.109 65	+ 47	+ 88 98
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 20 MAGGIO 1890.								
1889-90	385.566 48	2.693 93	24.857 28	121.959 18	785 54	535.862 41	111	4.827 59
1888-89	136.450 17	1.568 82	7.599 62	52.201 60	1.506 74	199.326 95	64	3.114 48
Differenza nel 1890	+ 249.116 31	+ 1.125 11	+ 17.257 66	+ 69.757 58	— 721 20	+ 336.535 46	+ 47	+ 1.713 11

ANNUNZI

SOCIETÀ NAZIONALE DELLE
OFFICINE DI SAVIGLIANO

(*Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (BARRIERA LANZO)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA - TETTOIE E COSTRUZIONI MECCANICHE - FERROVIE E FUNICOLARI SISTEMA **ABT**

GRU ED ARGANI BREVETTO SPECIALE **MEGY, ECHEVERRIA** E **BAZAN.**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico ra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte n Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia e C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma. — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti. Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano

Capitale sociale L. 180,000,000. Versate L. 171,000,000

AVVISO.

Il giorno 9 giugno a. c., e seguenti occorrendo, avrà luogo presso la stazione di Sampierdarena la vendita degli oggetti dimenticati nelle vetture e locali dell'Amministrazione, consistenti tali oggetti in ombrelli, bastoni, effetti, ecc.

Genova, 29 maggio 1890. L'AMMINISTRAZIONE.

MUNICIPIO DI GENOVA

ECONOMATO

Si rende noto al pubblico che il giorno **14 giugno**, alle **ore 2** pom., avrà luogo in una sala del **Palazzo civico**, nanti il Sindaco, o chi per esso, e col mezzo di schede segrete **l'unico incanto** per l'affitto del

Cantiere della Foce

di proprietà del Municipio di Genova, situato sulla spiaggia del mare a levante del **torrente Bisagno**, consistente in una grande area quasi rettangolare della superficie di circa **mq. 70 mila**, recinta da muri con **case, fabbricati, baracconi, tettoie** e **scali** entrostanti.

L'incanto sarà aperto in base al fitto di L. 0.45 all'anno per ogni metro quadrato, senza distinzione fra l'area coperta e l'area scoperta.

Gli aspiranti all'asta dovranno:

1° Far iscrivere nella Segreteria del Comune **prima del mezzodì** del giorno fissato per l'incanto, il loro nome, cognome, paternità, patria e qualità, e deporvi i certificati comprovanti la loro idoneità e capacità, di cui all'art. 5 del Capitolato d'affitto;

2° Depositare nella Civica Tesoreria **L. 50,000** a garanzia del contratto e delle spese cui darà luogo l'appalto, salvo il deposito a farsi a termini dell'art. 27 del Capitolato d'affitto.

I depositi saranno restituiti terminato l'incanto a coloro i quali non riuscissero aggiudicatari.

Le schede di offerta devono essere scritte in **carta** da **bollo** da **una lira**, e quelle condizionate saranno tenute come nulle.

L'aggiudicazione sarà accordata a colui che abbia fatto un'offerta maggiore alla scheda di base compilata dal Municipio.

Ove due o più concorrenti facciano pari offerta che sia accettabile, si procederà nella medesima adunanza ad una licitazione fra essi a termini dell'art. 88 del Regolamento per la contabilità generale dello Stato.

Il Capitolato d'affitto per l'esercizio di cui sopra è visibile nel **Civico Ufficio di Economato** in **tutti i giorni** non festivi, dalle ore 9 del mattino alle 5 pom.

Genova, addì 24 maggio 1890.

Il Segretario del Municipio: **R. DRAGO.**

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pontani Dirett. propr. responsabile

ANNO XXIII. Sabato, 14 Giugno 1890. NUM. 24.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

NUOVE COSTRUZIONI DELLA MEDITERRANEA

Stato dei lavori e degli studi al 1° maggio 1890

Diamo le seguenti informazioni sullo stato d'avanzamento dei lavori al 1° maggio per la *costruzione di nuove ferrovie la cui dirigenza venne affidata dal Governo alla Società del Mediterraneo* (1).

Stazione di Trastevere.

I lavori di questa stazione in via generale possono dirsi ultimati. Sulla strada di circonvallazione i movimenti di terra son finiti, ed ora si è principiata la massicciata; trovasi pure costrutto il muro di cinta ed il marciapiede per m.l. 90. Dei binari restano a posarsi i due presso i Magazzini Merci e quello della Galleria dei Magazzini sotterranei; il piazzale esterno del fabbricato viaggiatori è ultimato, come pure i Magazzini sotterranei sono terminati, non mancando che poche rifiniture e la vôlta che deve coprire la piattaforma presso l'elevatore dei vagoni.

Stazione Tuscolana e raccordi colle linee esistenti.

Il 21 dello scorso aprile fu eseguita la ricognizione dei lavori affidati alla Ditta Vitali e si è constatato che mancava soltanto il tratto delle trincee presso gli attraversamenti dell'acquedotto Felice e parte del riempimento per la formazione dei piazzali esterni della stazione.

Alla fine d'aprile mancavano pertanto a completare il lavoro m.³ 5000 di sterri pei raccordi col Portonaccio e Napoli, e mc. 15,000 di reinterro per i piazzali esterni, il rialzamento del vecchio binario di corsa e la montatura delle travate sulla via Tuscolana.

(1) Per lo « *Stato dei lavori*, ecc., *al* 1° *aprile* » vedi n. 18 a pag. 277.

Le opere d'arte sono tutte ultimate e le murature del fabbricato viaggiatori sono elevate fino al piano d'imposta degli archi delle finestre del pianterreno; quelle dei cessi, piano caricatore militare e magazzino merci a m. 0.30 sopra il piano di Regolamento. La rimessa macchine ha tre muri perimetrali alzati fino al cornicione. Agli altri fabbricati non manca che qualche finimento.

Vennero posati in complesso m.l. 5500 di binario e N. 12 scambi completi, e si sta preparando le murature per la piattaforma di 15 metri.

Linea Parma-Spezia.

Sulla tratta Ghiare-Ostia si è continuata la formazione del rilevato fra le progressive 4.850 e 5.400 e si cominciarono gli scavi della trincea d'approccio all'attacco Spezia della galleria di Roccamurata e della trincea all'attacco Parma della galleria del Bastardo.

Si è principiata anche l'avanzata della galleria Groppo-San Giovanni e ne vennero scavati m.l. 24. La roccia è scisto argilloso con sottili strati calcari al medesimo intercalati.

Sul tronco Ostia-Borgotaro si è compiuta la verifica del tracciato e si lavora alla formazione dell'argine stradale fra le progressive 260 e 450 tra cui cade la fermata di Ostia.

Il lavoro dei fabbricati procede regolarmente e si stanno costruendo le baracche per alloggio del personale.

Si principiarono gli scavi per far luogo alla scogliera del muro a fiume e gli scavi di fondazione pel detto muro.

Il giorno 28 dello scorso aprile si è pure incominciato l'escavo dell'avanzata superiore della galleria di Magrano. Le trincee d'approccio ai due imbocchi sono quasi ultimate, e si attaccò anche lo scavo della trincea all'imbocco Parma della galleria De Martini.

Sul tronco Borgotaro-Guinadi i lavori dei fabbricati sono bene avviati e trovasi in corso l'approvvigionamento della ghiaia per la massicciata.

L'avanzamento dei lavori nella galleria del Borgallo, lunga m. 7,709.54, è il seguente:

	Scavo			Murature		
	Piccola sezione	Calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio
Imbocco Parma	993.40	952 —	915 —	940 —	890 —	807 —
Pozzo Groppalbero att. Parma	108.33	19 —	17.75	19 —	18 —	18 —
Pozzo Groppalbero » Spezia	290 —	256 —	236 —	250 —	212 —	116 —
Pozzo Rio Freddo att. Parma	116 —	77 —	52 —	71 —	41 —	5 —
Pozzo Rio Freddo » Spezia	205 —	175 —	135 —	168.20	132.30	69 —
Imbocco Spezia	3786 —	3752 —	3734 —	3747 —	3701 —	589 —
Totali .	5498.73	5231 —	5089.75	5195.20	4994.30	1604 —

Il lavoro di scavo e murature eseguito complessivamente nel mese fu:

Scavo — Avanzata . . . m.l. 151.23
Calotta . . . » 80.50
Strozzo . . . » 102.30
Rivestimento — Calotta . . » 82.00
Piedritti . » 113.00

Mancano ancora da farsi:
1° in piccola sezione . . . m.l. 2210.81
2° in strozzo . . . . . » 2619.79

All'imbocco Parma la roccia che si attraversa è formata da massi di arenaria intersecati da qualche filone di argilla e all'avanzata si mantennero le sorgenti d'acqua.

Al pozzo di Groppalbero si eseguirono: m. 50 d'avanzata all'attacco Parma e m. 29 all'attacco Spezia. Il terreno è della stessa natura di quello incontrato all'imbocco Parma.

All'imbocco Spezia la roccia che si attraversa è di natura schistosa con stratificazioni di argilla più o meno plastica senza acqua, per cui l'avanzamento superiore in calotta procedette un po' a rilento.

Sul tronco Guinadi-Pontremoli i movimenti di terra sono tutti ultimati, eccetto la sistemazione definitiva delle scarpate.

Le opere d'arte sono pure ultimate, come anche i fabbricati e le gallerie, eccetto l'imbocco artificiale Spezia della galleria della Casella, al quale si lavora, e l'imbocco artificiale Parma della Lanza.

Il 1° strato dell'inghiaiamento è pressochè terminato; si lavora alla provvista della ghiaia pel 2° strato; prosegue la posa del binario, di cui ne sono fatti m. 3120.

Sul raddoppio Casello 88-Spezia si continuarono i movimenti di terra, e la parte eseguita ascende a 4|10 del cubo totale; trovansi in costruzione 15 opere minori, alcune delle quali sono pressochè ultimate; sono in corso i fabbricati della stazione di Vezzano e dei 5 caselli di guardia.

L'avanzamento dei lavori nelle gallerie è il seguente:

Gallerie	Scavo			Rivestimento	
	Avanzata	Strozzo	Grande Sezione	Calotta	Piedritti
Galleria Termini d'Arcola .	64.50	54	54	48	48
» di Botto. . . .	42 —	24	24	—	—

Linea Cuneo-Ventimiglia.

Sul 3° tronco dal Rio della Fortuna allo sbocco della galleria Elicoidale (m. 10,315) si lavorò nei movimenti di terra ed opere di finimento.

Si è ultimata per m. 75 la scogliera artificiale in Vermenagna, a sinistra della linea, ed i riempimenti di terra sopra gli imbocchi artificiali delle gallerie Brunet e Costa San Giovanni.

L'avanzamento dei lavori della galleria Elicoidale, lunga m. 1494, è il seguente:

Scavo { Avanzata (ultimata) . . . m.l. 1494 —
Strozzetto » . . . . » 1494 —
Calotta » . . . . » 1494 —
Strozzo . . . . . . » 1337.50 }

Murature { Calotta . . . . . . m.l. 1481.50
Piedritti . . . . . . » 1253 — }

Sul 4° tronco dalla galleria Elicoidale a Limone vennero ripresi gli scavi presso la trincea fra le sezioni 2 e 25; progredirono quelli della trincea fra le sezioni 150 e 157 ed allo sbocco della galleria Cresta Marino; si riattaccarono quelli allo sbocco della galleria Rocciaia e si continuarono gli scavi pel piazzale della stazione di Limone.

Le altre gallerie essendo terminate, si indica l'avanzamento di quelle in costruzione, e cioè:

Gallerie	Scavo				Muratura	
	Avanzata	Calotta	Strozzo	Grande sezione	Calotta	Piedritti
Boglia (m. 1077)	987 —	876 —	661 —	581 —	832 —	576 —
Cresta Marino . (m. 329)	329 —	329 —	329 —	323.15	69 —	194 —
Rocciaia (» 104.80)	104.80	101.30	101.30	101.30	—	5

Nuove costruzioni della Rete Sicula

Stato dei lavori al 1° maggio 1890.

I. — Ferrovia Noto-Licata.

La forza media giornaliera presente nei cantieri dei seguenti tronchi durante il mese di aprile p. p. fu di 4300 operai, 520 carri e 72 bestie da soma.

Tronco Noto-Pozzallo.

Movimenti di terra: Sono già eseguiti m. c. 162,296 di sterri e m. 16,700 di rialzi. *Gallerie:* Sono in corso le gallerie Minniti lunga m. 130 e quella Gioe lunga m. 330; lo scavo d'avanzata ha raggiunto m. 55 nella prima e m. 104 nella seconda. *Opere d'arte maggiori:* È in corso di esecuzione il ponte sul fiume Asinaro, nonchè la relativa deviazione. *Opere d'arte minori:* N. 32 sono ultimate, N. 3 ultimate meno la pietra da taglio, N. 23 in corso di costruzione. *Fabbricati:* Sono in corso di costruzione N. 18 case cantoniere, delle quali 9 doppie e 9 semplici.

Tronco Pozzallo-Modica.

Movimenti di terra: Sono già eseguiti m. c. 46,020 di sterri. *Opere d'arte maggiori:* Sono in corso di costruzione le spalle del ponte sul Trippatore. *Opere d'arte minori:* N. 12 sono ultimate; N. 2 sono finite meno la pietra da taglio; le rimanenti 15 sono in corso di costruzione. *Fabbricati:* Sono in corso di esecuzione le murature di N. 5 case cantoniere, 3 doppie e 2 semplici e dei fabbricati delle stazioni di Pozzallo, Sampieri e Scicli.

Tronco Modica-Ragusa Inferiore.

Movimenti di terra: Son eseguiti in tutto m. c. 13,670 di sterri. *Opere d'arte minori:* una ultimata e tre in corso di costruzione. *Muri:* Tre in corso di costruzione: *Fabbricati*: Sono in corso le murature di una casa cantoniera doppia.

Tronco Ragusa Inferiore-Osteria Lupis.

Movimenti di terra: Sono eseguiti m. c. 7460 di sterri. *Lavori diversi*: Sono in corso una deviazione di strada e dei muri di chiusura.

Tronco Osteria Lupis-Vittoria.

Movimenti di terra: Gli sterri già eseguiti rappresentano un cubo di m. 32,150. *Gallerie:* È in corso la galleria San Giovanni, lunga m. 407, ne sono scavati in avanzata m. l. 12. *Opere d'arte minori*: N. 9 sono ultimate meno per tre la pietra da taglio, e N. 11 sono in corso di costruzione.

Tronco Vittoria-Comiso.

Movimenti di terra: Sono già eseguiti m. c. 10,000 di sterri. *Opere d'arte minori:* Ultimato un acquedotto ed in corso di costruzione un ponte di m. 8.

Tronco Licata-Terranova.

Movimenti di terra: Sono eseguiti m. c. 100,100 di sterro e m. c. 80,750 di rialzi. *Opere d'arte maggiori:* Sono in corso di costruzione i ponti sull'Imera, sul San Pietro, sul Carubba, sul Columello e sul Cattano. *Opere d'arte minori:* Ultimate meno i lavori di finimento N. 129, in costruzione N. 9. *Fabbricati:* Sono ultimate N. 10 case cantoniere doppie e ne sono in corso di costruzione 18; sono in corso di esecuzione i fabbricati delle stazioni di Falconara e di Butera e trovansi già ultimati vari lavori di consolidamento e di sistemazione.

II. — Ferrovia Scordia-Caltagirone.

La forza media giornaliera, presente nei cantieri dei seguenti tronchi, durante il mese di aprile p. p. fu di 1300 operai, 100 carri e 55 bestie da soma.

Tronco Scordia-Militello.

Espropriazioni: Complete. *Movimenti di terra:* Sono eseguiti m. c. 28,900 di sterri. *Opere d'arte minori:* N. 7 sono ultimate; per N. 11 sono in corso le murature di elevazione; per tre sono ultimati gli scavi di fondazione e per 8 sono in corso gli scavi stessi. *Fabbricati:* In corso lo scavo di fondazione d'una casa cantoniera semplice; sono poi in corso alcuni *lavori di consolidamento e di sistemazione.*

Tronco Militello-Vizzini.

Espropriazioni: Complete. *Movimenti di terra:* Sono eseguiti m. c. 17,750 di sterri. *Opere d'arte minori:* Ve ne sono in corso di costruzione N. 13, di cui 3 cogli scavi di fondazione ultimati, e 3 con gli scavi in corso; 1 con in corso le murature di fondazione e sei con le murature in corso di elevazione. Anche per questo tronco sono in costruzione alcuni *lavori di consolidamento e di sistemazione.*

Tronco Vizzini-Grammichele.

Espropriazioni: Sono eseguiti per m. 3,200. *Movimenti di terra:* Sterro eseguito m. c. 250.

Tronco Grammichele-Caltagirone.

Espropriazioni: Eseguite per una lunghezza di m. 5,500. *Stazioni:* È in corso lo spianamento del piazzale della stazione di Caltagirone. *Lavori:* In costruzione le strade d'accesso alla stazione di Caltagirone ed alla proprietà Gilletti.

La tariffa a zone per i viaggiatori

NELLA SVEZIA.

Proseguendo nel cómpito di tener dietro al movimento che manifestasi in Europa circa gli studi e l'attuazione della tariffa a zone, per i viaggiatori dapprima ed ora anche per le merci — dei quali studi, e dell'attuazione specialmente, già ci occupammo per quanto riguarda l'Ungheria, l'Austria, l'Olanda, la Svezia, la Rumenia e la Germania (1) — annunciamo che dal 1° corrente giugno è stata messa in vigore una consimile tariffa, per i viaggiatori, nella Svezia, sulla ferrovia Uddevalla-Venersborg-Herrijunga.

(1) Per i richiami degli speciali articoli, riferentisi a ciascuno degli indicati Stati, vedi le note nei numeri: 20, a pag. 312; e 22, a pag. 345.

ASSOCIAZIONE TRAMVIARIA ITALIANA

Ricordando di avere pubblicato nel n. 15 del 12 scorso aprile, a pag. 230, l'*Ordine del giorno* per la 5ª Assemblea generale, con alcuni cenni sommari sui principali argomenti contenutivi, e nel successivo n. 17 un'aggiunta al *Questionario* da trattarvisi, diamo ora il *Resoconto sommario* dell'Assemblea medesima, promesso nell'ultimo nostro numero nelle « Notizie ferroviarie italiane ».

Aggiungiamo inoltre una lettera-circolare trasmessa dalla Presidenza dell'Associazione alle diverse Società di Tramvie, circa il diritto da pagarsi dalle Società esercenti tramvie di poco sviluppo, che credessero di far parte dell'Associazione stessa.

***

5ª Assemblea generale a Firenze, 29 e 30 maggio 1890.

RESOCONTO SOMMARIO.

Questione 1ª.

Utilità di diminuire lo sforzo dei cavalli nel mettere in moto le vetture da tramways, adoperando congegni speciali? — *Relatore:* signor ingegnere Guglielmo Rigoni.

Conclusioni dell'Assemblea.

L'Assemblea incarica la Presidenza di tenersi al corrente delle innovazioni nella materia, onde vedere se qualche nuovo meccanismo possa dare buoni risultati. Per ora, non può raccomandare un sistema a preferenza di un altro perchè nessuno sembra rispondere alla necessità.

Questione 2ª.

Influenza del clima sulla scelta dei diversi elementi che costituiscono le razioni dei cavalli e la loro proporzione? — *Relatore:* signor A. Charles, Consigliere delegato della Società Anonima dei Tramways Fiorentini.

Conclusioni dell'Assemblea.

L'Adunanza conviene nelle conclusioni del Relatore che cioè, nei paesi ove il fieno è di buona qualità debba essere dato in quantità fra 8 e 10 chilogrammi, e quindi superiore in quantità alla razione di avena che varia fra chilogrammi 6 e 7 per cavallo.

Come surrogato all'avena conviene pure che si possa dare al cavallo, specialmente nell'inverno, da 1 a 2 chilogrammi di fave o di grano turco ed 1 chilogramma di semola, senza che possa derivare danno al cavallo.

Questione 3ª.

Sistemi diversi di boccole di sospensione per carri e vetture da tramways a vapore? — *Relatore:* signor ingegnere Giorgio Maes, Direttore della Ferrovia di Valle Seriana e della Tramvia Bergamo-Soncino.

Conclusioni dell'Assemblea.

L'Assemblea, esaminati alcuni sistemi di boccole quali vengono attualmente applicate, ha dovuto riconoscere essere raccomandabili le boccole divise in due pezzi, perchè presentano maggiore facilità di pulitura, con che sarebbe desiderabile che venissero a queste aggiunta una placca allo scopo di impedire il deperdimento dell'olio lungo l'asse ed avesse praticata un'apertura sul davanti per potere ritirare il lubrificatore.

Quanto alla boccola proposta dal Relatore, ed in uso in qualche ferrovia, essere opportuno attendere che questa venga applicata anche in qualche tramvia per poter giudicarne gli effetti più o meno utili.

Per la boccola del signor ingegnere Churchward, dovendo la Società, da lui rappresentata, introdurne l'uso per molti dei suoi vagoni, verrà dal medesimo esaminata in pratica e, dopo un'esperienza più sicura, ne presenterà i risultati nell'Assemblea del prossimo anno.

Questione 4ª.

Possibilità di sopprimere il fuochista dalle locomotive sulle linee aventi un reddito minimo ed un servizio poco importante? — *Relatore:* signor ingegnere Carlo Thonet, Direttore dell Esercizio della Società per le Ferrovie del Ticino.

Conclusioni dell'Assemblea.

L'Assemblea, udita la particolareggiata e diligente relazione del signor Thonet, sulla pratica già adottata in Germania e nel Belgio di ammettere il solo macchinista sulla locomotiva, alla condizione che questa sia posta in comunicazione coi vagoni componenti il treno, è di parere essere non solo possibile, ma conveniente, di accogliere un tale partito anche in Italia, *per le linee di piccolo movimento*, partito che veniva pure accettato dal Congresso Ferroviario tenutosi in Milano nel passato 1887.

Fa voti allo stesso tempo perchè le Autorità abbiano a permettere alle Società concessionarie, esperimenti su talune delle linee meno importanti, affinchè siano poste in grado di raccogliere nuovi dati sul loro risultato e di riferirne quindi all'Assemblea nelle riunioni degli anni seguenti.

Questione 5ª.

Quali sono i vantaggi economici risultanti dall'uso di speciali sistemi di griglie per focolare di locomotive? — *Relatore*: signor ingegnere G. Kessels, Direttore della Società dei Tramways a vapore interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona, e Segretario dell'Associazione Tramviaria.

Conclusioni dell'Assemblea.

Udita la relazione del signor ingegnere Kessels, l'Adunanza prega la Società dei Tramways interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona di continuare le prove delle griglie, sistema Hartung, onde potere, alla prossima Assemblea, esaminare i risultati ottenuti coll'uso tanto di carbone che di coke, ed incarica nello stesso tempo la Presidenza di fare, presso la Ditta fornitrice, i passi necessari per ottenere una riduzione di prezzo.

Questione 6ª.

Quali sono i vantaggi economici risultanti dalla applicazione dei vari sistemi di lubrificazione automatica? — *Relatore:* signor ingegnere G. Ravizza, Direttore della Tramvia a vapore Milano-Gallarate.

Conclusioni dell'Assemblea.

Sentita la relazione fatta dal signor ingegnere Ravizza, le di cui risultanze trovansi in contraddizione con quelle fornite dalla maggior parte degli altri Membri, l'Assemblea incarica la Presidenza di studiare il modo d'impianto adottato dal Relatore e di rif rirne alla prossima Assemblea.

Questione 7ª.

Regolamento uniforme pei viaggiatori. — *Relatore:* signor ingegnere G. Kessels, predetto.

Conclusioni dell'Assemblea.

L'Adunanza, dopo lettura del progetto di Regolamento concretato dal Comitato di Presidenza, sentite le osservazioni fatte da alcuni Membri ed accettate dal Relatore, approva il Regolamento così modificato.

Questione 8ª.

Esame dell'art. 4, lettera D dello Statuto, di stabilire una Cassa pensioni o di soccorso, ed applicazione del principio di partecipazione del personale agli utili. — *Relatore*: signor ingegnere Orlando Bignami, Direttore della Ferrovia Torino Ciriè-Lanzo e Consigliere delegato della Compagnia generale dei Tramways a vapore Piemontesi.

Conclusioni dell'Assemblea.

L'Assemblea, vista l'assenza del signor ingegnere Bignami, decide di rimettere tale questione alla prossima Assemblea.

Questione 9ª.

Programma di Regolamento uniforme per le condizioni di assunzione in servizio e di promozione dei macchinisti e fuochisti. — *Relatore*: signor ingegnere G. Kessels, predetto.

Conclusioni dell'Assemblea.

L'Assemblea, dopo lettura del progetto di Regolamento concretato dal Comitato dell'Associazione e presentato dal Relatore, lo approva colle modificazioni convenute fra alcuni Membri ed il Relatore.

Questione 10ª.

Esame degli art. 78 e 79 della nuova Legge di P. S., riguardo all'utilità di munire tutti gli operai delle officine del libretto indicante il loro stato di servizio.

Conclusioni dell'Assemblea.

L'Assemblea, dopo lettura degli art. 78 e 79 della nuova Legge di P. S., decide di raccomandare a tutte le Società esercenti tramvie di esigere che tutti gli operai abbiano da produrre il libretto prescritto dai suddetti articoli della Legge.

Questione 11ª.

Aumento di composizione dei treni accordato alle Società.— Il signor ingegnere Kessels, predetto, Segretario dell'Associazione, dà lettura di una nota indicante l'autorizzazione accordata a diverse Società di aumentare la composizione dei loro treni e le prescrizioni fatte per tale aumento.

Conclusioni dell'Assemblea.

L'Assemblea ringrazia il signor ingegnere Kessels per la comunicazione fatta e, vista l'importanza che può avere per le Società tutte, di essere avvertite delle modificazioni che verranno accordate, fa voti perchè gli esercenti di tramways abbiano a notiziare alla Presidenza tutte le variazioni apportate dal R. Governo o dalle Provincie alle primitive prescrizioni d'esercizio.

Questione 12ª.

Modificazione all'art. 2 dello Statuto, fissante la sede dell'Associazione in Torino.

Conclusioni dell'Assemblea.

L'Assemblea, sentite le ragioni esposte dal suo Presidente, delibera di fissare la sede dell'Associazione, in Milano, viale di Porta Romana, 22.

Questione 13ª.

Modificazione all'art. 3 dello Statuto, nel senso di ammettere dei Membri personali.

Conclusioni dell'Assemblea.

Udite le ragioni invocate dal suo Segretario, l'Assemblea decide che, oltre alle Società, possano far parte della Associazione persone estranee alle Società stesse, purchè vengano proposte dal Comitato e la loro ammissione votata dall'Assemblea a scrutinio segreto, con un numero di voti non inferiore ai 2|3 dei voti rappresentati alla Assemblea.

Questione 14ª.

Modificazione all'art. 5 dello Statuto.

Conclusioni dell'Assemblea.

L'Assemblea, concordando nelle ragioni esposte dal suo Presidente e dal Segretario, decide di fissare a lire venti (20) il canone annuo da pagarsi dai Membri personali.

Questione 15ª.

Modificazione all'art. 7 dello Statuto.

Conclusioni dell'Assemblea.

L'Assemblea, sentito il parere del suo Presidente, delibera di nominare annualmente, a fare parte del Comitato, due Membri supplenti, e per quest'anno nomina i signori:

Cav. Emanuele Osculati, Direttore generale della Società Anonima degli omnibus di Milano;

Ingegnere Carlo Thonet, Direttore dell'Esercizio della Società per le Ferrovie del Ticino.

Questione 16ª.

Fissazione del contributo da pagarsi dalle Società per l'esercizio 1890-1891.

Conclusioni dell'Assemblea.

L'Adunanza, concordando nella proposta del Presidente e del Segretario, delibera di modificare l'art. 5 dello Statuto fissando:

1° Il diritto fisse annuo:

a lire venticinque (25) per le Società aventi meno di 30 km. di linee in esercizio;

a lire cinquanta (50) per le Società aventi 30 o più chilometri in esercizio.

2° Il diritto chilometrico per l'esercizio 1890-1891 a L. 1 per chilometro.

Questione 17ª.

Fissazione della città in cui dovrà tenersi l'Assemblea generale del 1891.

Conclusioni dell'Assemblea.

L'Adunanza delibera di tenere la prossima Assemblea generale in Genova, ed incarica la Presidenza di fare, presso le Amministrazioni ferroviarie, i passi necessari per ottenere una riduzione di prezzo di trasporto pei signori intervenienti.

Questione 18ª.

Nomina a sensi dell'articolo 7 dello Statuto di tre Membri a far parte del Comitato, in sostituzione degli uscenti di carica, signori comm. Bianchi ingegnere Giuseppe, cav. E. Radice, ingegnere G. Churchward.

Conclusioni dell'Assemblea.

Sulla proposta dei signori Treize-Dreys e cav. Osculati, vengono rieletti per acclamazione, i signori comm. ingegnere G. Bianchi, cav. E. Radice, ingegnere Guglielmo Churchward.

Questione 19ª.

Imposta di ricchezza mobile. — Categoria *C.*

Conclusioni dell'Assemblea.

L'Assemblea, dopo le informazioni date dal signor cav. Osculati in riguardo alla tassa applicata dal Fisco sui salari giornalieri degli stallieri, cocchieri, ricevitori, fuochisti, ecc., del Tramways, concorda nella proposta del suddetto, di prendere la difesa del personale giornaliero nel far preparare una petizione da firmarsi da tutti gli esercenti di tramvie e da spedire poi al Parlamento Nazionale.

Invita inoltre i Rappresentanti delle Società a far agire gli onorevoli Deputati del loro Collegio a favore del personale giornaliero e d'invitare le Associazioni operaie ad emettere deliberazioni contro l'applicazione della tassa in questione.

***

Ed ecco la preaccennata *lettera-circolare*, riferentesi appunto alla Questione 16ª:

Milano, 9 giugno 1890.

Nella speranza che le Società esercenti linee tramviarie di poco sviluppo possano esse pure trovare conveniente di iscriversi all'Asso-

ciazione Tramviaria Italiana e rendere, per il maggior numero di chilometri che questa rappresenterebbe, più efficace ancora il suo operato nella tutela degli interessi comuni alle diverse Società di fronte al Governo, alle Provincie e Comuni, l'Assemblea Generale tenutasi a Firenze nei giorni 29 e 30 maggio u. s. deliberò di ridurre, come segue: i contributi dovuti alla stessa Associazione:

1° Diritto fisso:

Lire 25 annue per le Società aventi meno di 30 chilometri di linee in esercizio.

Lire 50 annue per le Società aventi 30 o più chilometri in esercizio.

2° Diritto chilometrico:

Una lira all'anno e per chilometro.

Questa Presidenza nutre fiducia che codesta onorevole Società, attesa la considerazione in cui l'Associazione venne presa dal Governo e dalle Autorità tanto da ottenere importanti modificazioni ai progetti di legge sottoposti alle decisioni del Parlamento, vorrà chiedere anch'essa la sua iscrizione.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

La compiuta emissione di 90,000 azioni e la nuova emissione di 90,000 obbligazioni della Mediterranea.

Come ricorderanno i nostri lettori, l'Assemblea generale straordinaria degli azionisti della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo (1), tenutasi li 11 aprile 1888, approvava la Convenzione (2) stipulata col Governo il 22 marzo stesso anno per la costruzione delle linee: Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Genova-Ovada-Asti, Avellino-Ponte Santa Venere, Cornia-Piombino, Cuneo-Saluzzo, ed insieme autorizzava il Consiglio « a far luogo, nel tempo e nei modi che reputerà convenienti, alla emissione delle 90,000 nuove azioni (portando così il capitale della Società da 135 a 180 milioni), nonchè alla emissione di quante obbligazioni sociali occorressero per completare i fondi necessari alla costruzione delle nuove linee ».

Ricorderanno pure i nostri lettori come, in seguito ad alcune varianti introdotte dalla Commissione della Camera per i provvedimenti ferroviari nella Convenzione sopra indicata, varianti che non alteravano sostanzialmente la base finanziaria del contratto, il Consiglio d'Amministrazione della Mediterranea convocava il 20 luglio stesso anno in nuova Assemblea generale straordinaria gli azionisti della Società (3), i quali approvavano il nuovo tenore della Convenzione (4) in data 21 giugno 1888 (approvata poi con Legge 20 luglio stesso anno, N. 5550, Serie 3ª) e confermavano le deliberazioni prese nell'adunanza dell'11 aprile, circa i provvedimenti finanziari occorrenti per la costruzione delle nuove linee.

La prima parte di questi provvedimenti sarà pienamente attuata al 30 corrente col pagamento dell'ultimo decimo (5) a liberazione completa delle 90,000 nuove azioni. La seconda parte, che riguarda la emissione delle obbligazioni, sta pure per essere un fatto compiuto, poichè sappiamo che il Consiglio d'Amministrazione della Mediterranea, convocato il 7 andante per la questione del prestito di sessanta milioni diviso in 120,000 obbligazioni del valore nominale di L. 500 cadauna, fruttanti il 4 0|0 netto e ammortizzabili in 76 anni, ha esaminate le condizioni proposte ai primi del corrente mese da un gruppo di Banche alla sua Presidenza ed alla Direzione generale per l'acquisto di 90,000 di dette obbligazioni, e le ha approvate completamente: riservandosi di prendere ulteriori decisioni per le restanti 30,000.

(1) Vedi *Monitore*, n. 15 del 14 aprile 1888 a pag. 229.
(2) Vedi n. 14 del 7 aprile 1888 a pag. 213.
(3) Vedi « Informazioni » nel n. 29 del 21 luglio 1888 a pag. 460.
(4) Vedi n. 30 del 28 luglio 1888 a pag. 473.
(5) Vedi *Avvisi delle Società Ferroviarie* in questo numero.

><

Per l'ampliamento e il riordinamento del servizio ferroviario di Torino.

La Commissione nominata dal R. Governo per l'esame delle questioni che si riferiscono all'ampliamento e riordino del servizio ferroviario di Torino, la cui convocazione fu annunciata nel nostro numero 21 del 24 maggio u. s., tenne seduta nei giorni 4 e 7 del corrente mese sotto la presidenza del Prefetto di Torino.

Sappiamo che i Rappresentanti delle varie Amministrazioni interessate, portando nella trattazione dell'importante argomento tutto il buon volere che era desiderabile nell'interesse comune, riuscirono a concretare in pieno accordo le proposte da presentarsi al R. Governo per la soluzione di tutte le questioni relative alle varie stazioni e linee ferroviarie intorno a Torino in modo da conciliare gli interessi immediati e futuri del commercio e del servizio ferroviario, colle esigenze edilizie della Città per quanto riflette la sua espansione avvenire verso le regioni occidentale e meridionale. Fra le proposte concordate merita speciale menzione quella relativa allo spostamento delle linee di Milano e di Modane colla costruzione della linea di raccordo diretto fra le medesime e la nuova stazione di smistamento, senza pregiudizio della viabilità ordinaria sul viale di Stupinigi.

><

Conferenza internazionale a Stoccarda per l'orario invernale 1890-91 dell'Europa Centrale.

Come è stato deliberato dalla Conferenza internazionale (1) adunatasi a Roma il 15 gennaio u. s., il 17 corrente si terrà a Stoccarda una Conferenza internazionale allo scopo di concretare tra i Governi e le Amministrazioni Ferroviarie interessate l'orario invernale per le ferrovie dell'Europa Centrale, che andrà in vigore il 1° dicembre 1890.

Fra le questioni che saranno trattate nella Conferenza, una sola, finora, interessa direttamente l'Italia, quella cioè che riguarda le comunicazioni con Monaco di Baviera per via Ala.

Il Governo italiano sarà rappresentato dai signori comm. Luigi Braida, R. Ispettore Superiore nelle Ferrovie e del cav. Zacchi, R. Ispettore.

><

Progetto definitivo delle linee Economiche Biellesi.

La Società Generale delle Ferrovie Economiche (Rete Biellese) ha rimesso al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, per l'occorrente approvazione, il progetto definitivo delle linee Biella-Balma, Biella-Vallemosso, e Biella-Mongrando; la cui costruzione ed esercizio vennero ad essa recentemente affidate.

Ricordiamo che nel n. 7 del 15 febbraio u. s. abbiamo pubblicato a pag. 97 la *Convenzione*, ed a pag. 98 il *Capitolato* per la costruzione e l'esercizio delle succitate linee assunte dalla « Società Generale delle Ferrovie Economiche di Bruxelles ».

><

Ferrovia Faenza-Firenze.

(*Lavori per la stazione di San Piero a Sieve, ecc.*).

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Faenza a Firenze ha sottoposto alla approvazione

(1) Vedi » Informazioni » dei numeri 3 e 4 del corrente anno.

governativa il progetto dei lavori occorrenti per lo stabilimento di una condotta d'acqua per la stazione di San Piero a Sieve e per le case cantoniere comprese fra la detta stazione e la galleria Pratale. L'importo dei lavori considerati in progetto, compresi gli imprevisti, è preventivato di L. 61,780.03.

><

Ferrovia Roccasecca-Avezzano
(Stato degli studi dei tronchi Civita d'Antino-Avezzano).

Ci scrivono da Sora che gli studi di campagna dei tronchi della ferrovia da Roccasecca ad Avezzano, compresi fra Civita d'Antino e Capistrello e fra Capistrello ed Avezzano, trovansi già completamente ultimati. Attualmente sono in corso di esecuzione i lavori di tavolo per la redazione dei relativi progetti di appalto.

><

Progetti di varianti alla ferrovia Noto-Licata.

La Direzione generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto alla approvazione del R. Ispettorato Generale delle Ferrovie i seguenti progetti di varianti al progetto di esecuzione nella tratta Terranova-Biscari-Comiso della ferrovia da Noto a Licata:

a) Variante fra i chilom. 46.256.86 e 47.900 del tronco Terranova-Biscari. Scopo di questa variante è quello di diminuire la contropendenza, in uno al forte rilevato previsto fra i chilom. 47 e 47.500 mettendo la linea in sede migliore;

b) Variante fra il chilom. 49.930.28 del tronco Terranova-Biscari ed il chilom. 1.012.96 del tronco Comiso-Vittoria. Anche questa variante tende a mettere la sede stradale in condizioni migliori senza alterare sensibilmente le condizioni planimetriche, e mantenendo quasi identiche le altimetriche;

c) Variante fra le progressive 2.775.80 e 5.490.97 del tronco Biscari-Comiso. Questa variante modifica insensibilmente il progetto approvato tanto nel senso planimetrico che in quello altimetrico, nel mentre si uniforma meglio il tracciato all'andamento del terreno.

><

Stazione di Chiavenna.
(Per il piano caricatore.)

Ci informano da Chiavenna che quella Camera di Commercio ed Arti ha rivolte vive istanze al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio affinchè sia provveduto alla insufficienza del piano caricatore in quella stazione ferroviaria. Un tale provvedimento è reso urgente non tanto dall'importante commercio della birra, quanto dallo straordinario sviluppo preso in questi ultimi tempi dal traffico dei legnami provenienti dalla Valtellina e dalla Svizzera e diretti alla Lombardia.

La predetta Camera insta affinchè, a vece di prolungare il piano caricatore attuale, come sarebbe intendimento di fare della Società esercente, venga costruito un secondo piano caricatore, che servirebbe assai meglio agli interessi del commercio.

Sappiamo che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha caldamente raccomandata la istanza della quale trattasi al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

><

Stazione di Massalombarda.
(Progetto di ampliamento).

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, ha sottoposto all'approvazione governativa un progetto di lavori d'ampliamento della stazione di Massalombarda, pella cui esecuzione è preventivata la spesa di L. 12,432.78.

><

Trasporto dei treni ferroviari attraverso lo Stretto di Messina.

Alcuni giornali hanno annunciato come cosa recente che si studi presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate un sistema di vapori per il trasporto dei treni ferroviari tra Reggio e Messina.

Possiamo assicurare che nulla havvi di nuovo in proposito sul progetto, che da lungo tempo venne già presentato.

Del resto crediamo che nulla siavi di serio.

><

Fabbisogno del materiale metallico d'armamento del tronco Lucca Ponte a Moriano della linea Aulla-Lucca.

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Aulla a Lucca ha sottoposto alla approvazione governativa il fabbisogno del materiale metallico occorrente pell'armamento del primo tronco della ferrovia Aulla-Lucca, compreso fra Lucca e Ponte a Moriano.

L'armamento dev'essere del sistema Vignole, tipo N. 1, delle ferrovie complementari, con N. 10 traverse per ogni campata di metri 9.

Le quantità di materiale considerate nel suddetto fabbisogno sono:

Indicazione del materiale	N.	Tonn.
Rotaie da m. 9.00 . . .	2,300	745,200
» da m. 8.94 . . .	75	24,156
» da m. 6.00 . . .	30	6,480
Stecche	5,000	40,000
Chiavarde	10,000	7,900
Piastre	11,600	24,940
Arpioni	47,100	19,782

><

Reclami per l'orario Mantova-Modena.

La Deputazione provinciale e la Camera di Commercio ed Arti di Mantova hanno reclamato al Ministero dei Lavori Pubblici contro l'inconveniente gravissimo che con l'orario entrato in vigore il 1° del corrente mese si verifica sulla linea Mantova-Modena per la soppressione del treno che partiva da Mantova per Modena alle ore 2.23 pom.

Tanto la Deputazione che la Camera di Commercio predette instano presso il Ministero affinchè venga rimosso il lamentato inconveniente disponendo che il treno omnibus n. 535 che arriva a Mantova da Verona alle ore 1.10 pom. abbia a proseguire fino a Modena, dimezzando per tal modo la troppa distanza di ore 9.22 che intercede fra la partenza dei due treni n. 533 e 537.

><

Ferrovia di Reggio (Emilia).
(Nuovo orario dal 1° giugno).

Dal 10 corrente giugno fu attivato un nuovo orario sulle linee Reggio-Guastalla, Reggio-Carpi e Reggio-Ventoso.

Sulla linea Reggio-Guastalla: i treni partono da Reggio in corrispondenza cogli arrivi da Bologna, Piacenza e Scandiano ed arrivano a Guastalla in corrispondenza colle partenze per Suzzara e Parma; il viceversa, per così dire, ha luogo per i treni da Guastalla a Reggio.

Sulla linea da Reggio a Carpi: i treni in partenza da Reggio sono in corrispondenza cogli arrivi da

Bologna, Piacenza e Scandiano, ed arrivano a Carpi in corrispondenza con quelli per Mantova e Modena; il viceversa, ha luogo per i treni da Carpi a Reggio.

Sulla linea Reggio-Ventoso: i treni partono da Reggio in corrispondenza con quelli in arrivo da Bologna, Piacenza, Guastalla e Carpi; i treni in partenza da Ventoso arrivano a Reggio in corrispondenza coi treni per Bologna, Piacenza, Guastalla e Carpi.

L'orario dei treni è regolato col tempo medio di Roma.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi il progetto di maggiori lavori di difesa del tronco Barcellona-Patti, nella ferrovia Messina-Patti-Cerda, dalle piene dei torrenti Termini e Patri. La maggiore spesa all'uopo occorrente ammonta a lire 275,000.

Il predetto Consiglio si è pronunziato favorevole ad una proposta di componimento delle controversie esistenti fra l'Amministrazione governativa e la Società concessionaria della ferrovia Mortara-Vigevano, relativamente alla partecipazione dello Stato negli utili della Società.

><

Dal Ministero dei Lavori Pubblici, Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, venne sottoposto al parere del Consiglio di Stato il quesito: se dopo le Convenzioni approvate colla Legge 27 aprile 1885, N. 3048 (Serie 3ª) la spesa per le pensioni di grazia concesse dalle cessate Amministrazioni ferroviarie e dalle successive gestioni di stralcio, debbano gravare sul bilancio dello Stato, oppure su quello delle Società esercenti.

Il Consiglio ha opinato che il pagamento delle pensioni medesime spetti alle Società esercenti.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetti delle opere d'arte speciali lungo la tratta Ovada-Acqui-Asti della ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti;
2. Variante per la costruzione della stazione di Lagonegro, lungo il tronco Casalbuono-Lagonegro, della ferrovia Sicignano-Castrocucco;
3. Progetto per l'impianto di una condotta d'acqua pel rifornitore della stazione di S. Gervasio, lungo la ferrovia Rocchetta-Gioia;
4. Progetto delle opere di difesa contro il fiume Piave al chilom. 32 della ferrovia Treviso-Belluno.
5. Regolamento per l'uso del carrello nelle tramvie a vapore nella provincia di Cuneo;
6. Progetto dei lavori pel completamento della massicciata lungo la ferrovia Ivrea-Aosta;
7. Progetto per il consolidamento dell'imbocco Spezia della galleria Termini d'Arcola lungo la ferrovia Parma-Spezia;
8. Progetto di consolidamento fra le progressive 20.980 e 21.160 ed alla galleria Vallefredda lungo il tronco Arpino-Sora, della linea Avezzano-Roccasecca;
9. Impianto di siepi vive lungo i tratti Avezzano-Pescina e Anversa-Sulmona della ferrovia Roma-Sulmona;
10. Tipi di materiale mobile per la tramvia a vapore Firenze-S. Casciano.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Bilanci preventivi 1890-91. — *Discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici.* — La discussione dei capitoli, smessa nella seduta del 6 corrente (1), fu ripresa nella seduta del 9; nella quale si passò a trattare dei capitoli della spesa ordinaria concernenti le strade ferrate, dando luogo ad un'ampia ed assai vivace esposizione di osservazioni, dimande e lagnanze, che continuarono poi nella successiva seduta del 10.

In questa, dopo alcune considerazioni del relatore, on. Vacchelli, prese a rispondere a tutti i preopinanti, ed anche a controreplicare ai replicanti, il Ministro dei Lavori Pubblici; del cui discorso, per ragione di spazio, non ci è consentito un equo riassunto in rapporto alle molte e svariatissime osservazioni, dimande e lagnanze che furongli rivolte, sia pure soltanto per quelle concernenti le strade ferrate ed il servizio ferroviario. Ricordiamo piuttosto la chiusa del suo discorso, quando riconobbe che il servizio ferroviario in Italia ha molti bisogni, ma notò ad un tempo che per provvedervi occorrerebbero molte spese; ed egli non intende di spendere oltre i fondi che si hanno disponibili. E con ciò ebbe termine la discussione del Titolo I « Spesa ordinaria ».

La discussione dei capitoli del Titolo II « Spesa straordinaria » incominciò nella stessa seduta del 10 e si protrasse — con ampio sviluppo di domande e di raccomandazioni riguardo alle spese di costruzioni ferroviarie (2), secondo la tabella *A* annessa alla legge 20 luglio 1888, n. 5550 (Serie 3ª) — sino alla seduta del 12; nella quale si pose termine alla discussione dei capitoli e si approvò, per alzata e seduta, lo stanziamento complessivo del bilancio nella somma di L. 195,208,301.81 giusta il progetto della Commissione, contro L. 196,258,301.81 del progetto del Ministero (3).

Il bilancio fu poi votato a scrutinio segreto nella seduta del 13; ed ebbe 162 voti favorevoli e 26 contrari.

Disegni di legge. — *Per la discussione.* — Nella seduta del 12, dopo l'approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1890-91, avrebbesi dovuto discutere il progetto di legge dell'on. Tortarolo (4) relativo all'*inchiesta sul servizio ferroviario nel porto di Genova;* ma, su proposta del Presidente del Consiglio accettata dallo stesso Tortarolo, la Camera ne rinviò lo svolgimento a dopo la discussione dei bilanci.

— *Distribuzione di nuovo schema.* — Il 12 corrente è stato distribuito il testo del nuovo schema di legge per le *cave e miniere*, modificato d'accordo fra il Governo e la Giunta della Camera (5).

Le variazioni hanno portato notevoli miglioramenti, massime per quanto concerne la costituzione dei consorzi.

L'ultimo articolo determina che il Consiglio delle Miniere si comporrà di 8 membri, cioè di due Ispettori delle miniere, di 3 scelti nell'ordine giudiziario e nel Consiglio di Stato, e di tre fra le persone più versate nell'arte mineraria e metallurgica.

Interrogazioni, interpellanze e mozioni. — *Svolgimento.* — Nella seduta del sabbato 7 corrente, la consueta consacrata allo svolgimento ebdomadario, l'on. Bobbio svolse la sua interpellanza al Ministro dei Lavori Pubblici sugli *intendimenti del Governo intorno alla quota di concorso delle provincie di Alessandria, Torino, Genova, Cuneo per la costruzione della linea Genova-Ovada-Acqui-Asti, e sul modo col quale intende risolvere la vertenza sorta tra l'Ispettorato Generale delle Ferrovie e gli enti interessati dopo la deliberazione dei delegati di quelle Provincie che in base alla legge e alle dichiarazioni del Governo durante la discussione della legge 27 aprile 1887, o radiarono, o si rifiutarono di inscrivere le rispettive somme nei loro bilanci* (6). Rammentò quali siano state le origini della ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti e quali siano state le condizioni, secondo le quali la nuova linea si doveva costruire. Una delle condizioni per il proseguimento della linea era quella che il primo tronco, Genova-Novi, desse un prodotto lordo di almeno lire 150,000 a chilometro; ora questo prodotto risulta chiaramente da documenti ufficiali e replicate dichiarazioni del Governo, che si è raggiunto. Dichiarò sembrargli evidente che il Governo non possa

(1) Vedi « Cronaca Parlamentare » del n. 23.
(2) Circa questa *Tabella A* ricordiamo che essa fu da noi pubblicata nel n. 30 del 28 luglio 1888, a pag. 476 e 477. — Circa le assegnazioni per la competenza dell'esercizio finanziario dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891 ricordiamo che di esse, su di cui non vi fu necessariamente divergenza fra il Ministro e la Commissione generale del bilancio, abbiamo pubblicato il preciso prospetto nella « Cronaca parlamentare » del n. 2 dell'11 gennaio corrente anno.
(3) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 23.
(4) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 22.
(5) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 22.
(6) Vedi « Cronaca Parlamentare » del n. 19 e rispettiva nota (6) a pag. 300.

approvare la pretesa dell'Ispettorato, e confidare che il Ministro risolverà la questione in modo equo e conforme a giustizia.

L'on. Finali, Ministro dei Lavori Pubblici, disse di aver sottoposto la questione al Consiglio di Stato; il quale fu di parere contrario alle domande delle Provincie e dei Comuni, che avevano promesso di contribuire nella spesa per la linea Ovada-Asti. Egli informò di questo parere i Comuni e le Provincie interessate e non ebbe risposta alcuna. Ebbe poi notizia delle deliberazioni prese da quei Consigli provinciali. Ricordò che una questione simile fu sollevata per il contributo delle Provincie sarde alla costruzione delle ferrovie dell'isola, e che non poteva risolversi che con una legge speciale. Dichiarò che non può prendere impegni fin d'ora, ma che il Governo studierà con equità la questione per vedere se convenga presentare un disegno di legge speciale. — L'on. Bobbio si dichiarò soddisfatto.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 10 giugno (N. 135). — **Circolare del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio**, in data **4 giugno 1890**, ai signori Prefetti e Sottoprefetti del Regno sul certificato d'idoneità alla condotta di locomobili in servizio delle trebbiatrici.

— **Avviso del Ministero delle Poste e dei Telegrafi**, in data **30 maggio 1890**, circa le corrispondenze, circolanti per mezzo della Posta, state rifiutate dai destinatari o rimaste giacenti per due mesi negli uffici di destinazione, perchè indirizzate a persone sconosciute (vedi *Notizie Diverse*).

Gazzetta Ufficiale dell'11 giugno (N. 136). — **Prospetto** dei prodotti lordi approssimativi delle ferrovie italiane nel mese di **febbraio 1890** col confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1889; pubblicato per cura del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

Gazzetta Ufficiale del 12 giugno (N. 137). — **Regio Decreto 4 maggio 1890**, numero **6889** (Serie 3ª) che dà piena ed intera esecuzione all'accordo del 30 ottobre 1889 fra l'Italia e Francia per aumentere i limiti di peso e di dimensioni dei pacchi postali di campioni di merci scambiati fra i due paesi, già entrato provvisoriameete in vigore sin dal 1° gennaio 1890. — Al R. Decreto è annesso l'accordo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Dogliani-Monchiero. — *Concessione della proroga per la costruzione.* — Nel n. 21 abbiamo dato notizia di una domanda presentata dal Municipio di Dogliani al Ministero dei Lavori Pubblici per la proroga d'un anno alla costruzione della linea Dogliani-Monchiero. Possiamo ora aggiungere che la domanda è stata accolta.

Ferrovia Lecco-Taceno. — *Memoriale del Comitato promotore al Ministro dei Lavori Pubblici.* — Il Comitato promotore della ferrovia Lecco-Taceno ha presentato ai Ministri dei Lavori Pubblici e dell'Agricoltura, Industria e Commercio una sua Relazione sull'importanza di tale linea. Questa venne inscritta per la 7ª nell'elenco, allegato *B*, presentato alla Camera dei Deputati insieme al progetto di legge sulle concessioni di ferrovie pubbliche per Decreto Reale, col sussidio governativo di L. 3000 al chilometro; progetto che fu poi tradotto in Legge 30 giugno 1889, numero 6183 (serie 3ª), della quale abbiamo pubblicato il testo nel n. 28 del 13 luglio 1889, a pag. 441.

La ferrovia, progettata a sistema ordinario, giungerebbe in Valsassina passando dall'attuale stazione di Lecco per Germanedo, Acquate, San Giovanni alla Castagna e Laorca: qui entrerebbe in una galleria della lunghezza di cinque chilometri per sortire nelle adiacenze di Balisio, e finalmente da Balisio, percorrendo tutta la valle in terreno piano, proseguirebbe a Taceno.

Tramvia a vapore Padova-Piove. — *Apertura all'esercizio.* — La linea fu aperta il 10 corrente col solo servizio passeggieri e merci. Il tragitto da Padova (Santa Sofia) a Piove, per Porta Corvo, Voltabarozzo, S. Nicolò, Legnaro, Vigorovea e Brugine è di circa 18 chilometri, dura oltre un'ora.

La linea fu principiata e compiuta in un mese e mezzo soltanto e ne è esercente la Società Veneta. Sperasi che non sia lontano il tempo in cui la linea si abbia a prolungere fino a Chioggia, come abbiamo già accennato nel n. 22.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Concessioni di nuove ferrovie.* — Il Consiglio degli Stati nella seduta del 10 corrente accordò le seguenti concessioni:

1. Per la strada ferrata ad ingranaggio da *Glyon* ai *Rochers-de-Naye*, di cui abbiamo fatto cenno nel n. 22;
2. Per la strada ferrata a scartamento normale *Därlingen-Scherzligen*, sulla riva destra del lago di Thun, alla quale abbiamo già accennato nel n. 23.

Ferrovie Germaniche. — *Nuove ferrovie strategiche del Sud-Ovest.* — Riassumiamo dal giornale *Estafette:* Colla apertura delle tre linee Léopoldshoehe-Lorrach, Schpheim-Saeckingen e Weitzen-Immindingen sono state portate a sette le ferrovie che mettono direttamente dalla Germania del Sud alla frontiera francese. Tutte queste linee sono a doppio binario.

Nel 1870 la Germania del Nord non contava che sei linee facienti direttamente capo alla frontiera francese, e la Germania del Sud non ne contava che tre. Ora invece la Germania del Nord può trasportarvi le sue truppe su nove linee dirette, e la Germania del Sud su sette. Tra Basilea e la frontiera del Nord-Ovest v'hanno sul Reno 19 passaggi, dei quali 14 ponti.

Lavorasi inoltre alla costruzione di una quarta linea, che passerà per Tutlingen-Beuren-Sigmaringen; tutte quattro hanno per iscopo la concentrazione militare su Belfort.

Ricordiamo in proposito quanto abbiamo pubblicato in questa stessa rubrica del n. 11, a pag. 168, circa la ferrovia strategica diretta da Strasburgo a Montreux-Vieux.

Ferrovie Serbo-Rumene. — *Raccordo.* — Annunciasi che si è risoluta favorevolmente tra i governi della Serbia e della Rumenia la questione del raccordamento della ferrovia del Timok alla rete rumena. Fu stabilito che si costruirebbe un ponte sul Danubio presso Radujevatz, là dove eravi il ponte di Trajano.

Ferrovie turche in Asia. — *Inaugurazione del primo tronco della ferrovia di Anatolia.* — Il primo tronco della ferrovia dell'Asia Minore, tra Ismidt ed Ada Bazar, di 40 chilometri, fu aperto con grande solennità. Importanti lavori di riparazione e di rifacimento per un valore di 77,000 lire turche (1), erano stati compiuti sull'antica linea da Haidar Pascià ad Ismidt, che fu ceduta alla Società delle ferrovie d'Anatolia.

Il treno inaugurale ha impiegato quattro ore a percorrere la linea Haidar Pascià-Ismidt-Ada Bazar.

Per studi, progetti e dimande di concessione di altre ferrovie nell'Asia Minore vedi il n. 21.

Ferrovie Argentine. — *Vendita e Società acquisitrice di ferrovie della provincia di Buenos-Ayres.* — In questa stessa rubrica del n. 5, dando notizia dell'autorizzazione alla vendita di ferrovie della provincia di Buenos-Ayres, abbiamo pubblicato le condizioni della vendita medesima, per la quale la gara era fissata al 23 ultimo scorso marzo.

Ora sono stati compiuti dalla Società acquisitrice tutti gli atti formali d'acquisto, che si ebbe perciò la piena sanzione della legge.

La Società ha assunto nome di « Buenos-Ayres Western Railway limited » e la rete di cui essa è proprietaria si compone:

A) Della linea principale da Buenos-Ayres a La Plata ed a Trenquelauquen, lunga 334 miglia;

(1) La *lira turca* vale fr. 22.77.

B) Dei seguenti raccordamenti:

1. Da Lujan a Pergamino e da San Nicolas a Junin, lungo 203 miglia;
2. Da Merlo a Saladillo, 95 miglia;
3. Da Ringuelet a Ferrari, 28 miglia.

Sono adunque 660 miglia in totale; ma la nuova Società non terrà in esercizio che la sola linea principale e concederà invece, a perpetuità, l'esercizio: del 1° raccordamento alla Società per la Ferrovia Centrale Argentina; del 2° alla « Buenos-Ayres Great Southern Railway »; del 3° alla Società per la ferrovia da Buenos-Ayres ad Ensenada porto.

La nuova Società acquisitrice si è costituita con un capitale di Ls. 6,900,000, delle quali 2,500,000 in azioni ordinarie, 1,000,000 in azioni da emettersi, e 3,400,000 in azioni garantite sul prezzo di locazione dei raccordamenti concessi in esercizio; il canone di locazione dell'esercizio corrispondendo ad un dividendo del 4 1|2 0|0 alle azioni medesime.

La nuova Società paga a contanti Ls. 3,329,541 e si incarica delle obbligazioni emesse dalla ferrovia dell'Ovest, ammontanti a Ls. 4,955,380.

Notizie Diverse

Servizio postale. — La *Gazzetta Ufficiale* del 10 corrente (n. 135) ha pubblicato che, d'ora innanzi tutte indistintamente le *corrispondenze pervenute all'ufizio dei rifiuti* saranno rinviate ai mittenti, dopo aperte coll'assistenza di un ufficiale giudiziario, quando si possa riconoscere chi essi sieno, e che il rinvio sarà fatto entro quindici giorni dall'arrivo di tali corrispondenze al Ministero, senza tassa per le francate e con tassa per le non francate o francate incompletamente.

Per rendere più facile tale rinvio sarebbe quindi utile che il pubblico prendesse l'abitudine, che è già quella di parecchi paesi stranieri, di firmare le lettere in modo leggibile e di aggiungervi anche l'indicazione della propria abitazione.

È qui si avverte, che i regolamenti in vigore consentono ai mittenti di corrispondenze di apporre la propria firma, seguita o no dall'indicazione della rispettiva abitazione, anche sulle buste o fascie delle corrispondenze stesse, nella parte dell'indirizzo, come consentono di apporvi tali indicazioni mediante stampiglie.

Le corrispondenze che in un modo o nell'altro hanno la indicazione esterna dei rispettivi mittenti sono rinviate direttamente a questi dagli ufizi postali di destinazione, quando sieno rifiutate o rimangano inesitate, guadagnandosi così tempo e prescindendosi dall'apertura.

Le industrie estrattive e metallurgiche in Italia nel decennio 1879-1889. — Da un discorso pronunciato in Senato, durante la discussione del bilancio consuntivo 1888-1889, dal relatore onorevole Perazzi, riportiamo il seguente brano che si riferisce, specialmente, alle industrie estrattive e metallurgiche italiane:

« Certo che l'industria nostra manifatturiera ha in questi anni progredito; ma, contemporaneamente, abbiamo avuto anche delle importanti industrie, le quali hanno perduto molto della primitiva loro importanza. Citerò, ad esempio, gli zolfi ed i marmi, l'esportazione dei quali diminuì notevolmente di valore nell'ultimo decennio (mil. 52 nel 1879; mil. 39 nel 1889). Decrebbe anche il valore dei minerali di ferro, di piombo e di rame esportati dalle isole di Sardegna e dell'Elba (mil. 6 1|2 nel 1879; mil. 4 1|4 nel 1889). E d'altra parte aumentò d'assai la importazione dei ferri, degli acciai e dei carboni (mil. 77 nel 1879; mil. 150 nel 1889).

« Ci siamo sforzati a creare in Italia dei grandi stabilimenti industriali. A titolo d'onore citerò il grandioso stabilimento di Terni. È questa un'impresa che merita gli elogi di tutti coloro che si occupano di industrie; in essa fu impiegato un capitale assai vistoso, che frutterà nell'avvenire, ma che presentemente non rende ».

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 37,000 per impianto di un rifornitore nella stazione di Cisano, della linea Bergamo-Lecco;

L. 16,000 per la costruzione di un muro di difesa della spalla destra a monte, del ponte a travata metallica sul torrente Recchio al chilom. 45.751 della linea da Piacenza a Bologna;

L. 10,600 per l'impianto di apparecchi di illuminazione elettrica nella stazione di Udine, linea Mestre-Cermons;

L. 3,000 per la formazione di scogliera a difesa di tre pile del ponte sul fiume Piave, presso Susegana, nella ferrovia da Mestre al confine illirico;

L. 1,300 per il ricambio della pompa del rifornitore provvisorio nella stazione di Marradi, linea Faenza-Firenze.

Rete Mediterranea. — L. 13,700 per rifacimento di m. 1836.20 di binario, modello H, fra le stazioni di Calamandrana e Cannelli, e fra quelle di Nizza Monferrato ed Incisa-Belbo della linea Alessandria-Cavallermaggiore; oltre L. 39,544.34 per il materiale metallico d'armamento.

Rete Sicula. — L. 23,145.26 per consolidamento dell'argine ferroviario fra i km. 189.502 e 198.678 del tronco da Favarotta a Licata, nella linea da Catania a Licata;

L. 9.770.35 per lavori di consolidamento dell'argine ferroviario al km 188 685 del tronco Favarotta-Licata;

L. 4,050 per la costruzione di un pozzetto a valle del sottovia di m. 5 di luce al km. 129.712.60 della linea Catania-Canicattì-Caldare, e per la esecuzione di talune riparazioni alla platea del manufatto medesimo;

L. 2,610 per consolidamento alla casa cantoniera doppia al km. 273.610 della linea Messina-Catania-Siracusa.

Progetto di variante * alla tratta Biscari-Comiso della ferrovia Noto-Licata.

Società Generale delle ferrovie economiche (*Rete Biellese*). — Progetto definitivo * delle linee Biella-Balma, Biella-Vallemosso e Biella-Mongrando.

Direzione tecnica governativa per la ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — L. 12,432.78 * per ampliamento stazione di Massalombarda.

Direzione tecnica governativa per la ferrovia Faenza-Firenze. — L. 61,780.03 * per condotta acqua potabile in stazione di S. Piero a Sieve ed altri lavori fra questa e la galleria Pratale.

Direzione tecnica governativa della ferrovia Aulla-Lucca. — Fabbisogno * del materiale metallico d'armamento del tronco Lucca-Ponte a Moriano.

3. — Gare aperte.

Grecia. — *Ferrovia Pireo-Larissa*. — Nei primi giorni di luglio prossimo, appalto dei lavori del tronco dal Pireo al villaggio di Mazè, lungo 45 km. in uno o due lotti a scelta dell'intraprenditore. Dal 10 corrente giugno i piani, profili, preventivi, quaderni d'oneri, ecc. sono visibili ad Atene negli uffici della Società Eckersley Godfrey e Liddelow ad Atene.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Lavori relativi a m. 23,435 di siepi di chiusura del tronco di ferrovia da Matelica ad Albacina, nella ferrovia Macerata-Albacina col ribasso del 15 °/0 sui prezzi di tariffa, alla ditta Antonio Beluffi e figli.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea. — (*Sedute del Comitato e del Consiglio di Amministrazione del 7 corrente*). — Marotta Michele di Napoli, per fornitura di tonnellate 600 di carbone fossile da forgia;

De Dominicis Ernesto di Torino, per fornitura di Kg. 100,000 di zinco in lamiera;

Poccardi Giuseppe e C. di Torino, per fornitura di Kg. 200,000 di ghisa fusa greggia;

Fratelli Polla di Torino, per fornitura di Kg. 200,000 di ghisa fusa greggia;

Compagnia Anonima Continentale, già Brunt e C. di Milano, per fornitura e posa in opera degli apparecchi occorrenti per l'illuminazione a gaz della stazione di Roma Trastevere;

Mongini Luigi di Roma, per fornitura e posa in opera di meccanismi per impianto illuminazione a gaz a Roma Trastevere;

Carlo Werner De Merode di Roma, per compera di otto oncie di acqua Felice per la nuova stazione a via Tusculana;

Romanelli Cesare di Asti, per la costruzione del tronco di S. Marzanotto sulla linea Genova-Asti;

Ercole Carlo di Asti, per formazione del rilevato a sinistra del ponte sul Tanaro costituente il 3° lotto della linea Genova-Asti;

Fogliotti Giovanni di Asti, per formazione del rilevato a destra del ponte suindicato costituente il 2° lotto della linea Genova-Asti;

Ercole Carlo di Agliano, per costruzione del tronco di Montegrosso sulla linea Genova-Asti;

Giuseppe Romanini di Agliano, per costruzione del tronco di Agliano sulla linea Genova-Asti;

Michele Franchini di Napoli, per esecuzione della seconda serie dei lavori occorrenti per l'ampliamento della stazione di Sparanise;

Cesare Pastore di Sessa Aurunca, per costruzione del 3° tronco della linea Sparanise-Gaeta;

Eredi di G. B. Brunetti di Saluzzo, per fornitura di 4000 specchi di legno per chiusura stazioni;

Tosco Giovanni di Spezia, per fornitura, carico e scarico di metri cubi 70,300 di pietrisco per la sostituzione della massicciata su una tratta di m. 38,004 fra Chianciano e Rapolano.

— (*Seduta del Comitato, 13 corrente*). — Campanile e Ricciardi di Napoli per fornitura di tonnellate 7,000 di carbone coke gaz, di cui 2,500 a Roma e 4,500 a Napoli;

Pesce Stefano di Buccino per appalto lavori di consolidamento di un tratto di rilevato in frana tra i km. 150.510 e 150.590 della Napoli-Metaponto, fra le stazioni di Picerno e Tito;

Luigi Nutini di Barberino di Mugello per fornitura di 1500 traversi di legno quercia rovere;

Romano Vincenzo di Rossano per appalto lavori di costruzione di due case cantoniere ai km. 208.449 e 242.435 della linea Taranto-Reggio;

Migliardi ing. Giovanni di Savona per appalto lavori di rinforzo alle impalcature metalliche del ponte sul Rio Ponti presso la stazione omonima e del sottovia ai Bagni presso Acqui.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Aggiudicazioni definitive.

Intendenza di Finanza di Roma. — L'affitto biennale delle miniere di ferro di Rio, Vignerio, Rio Albano, Terranera di Capobianco, Calamita e Ginevro nell'isola dell'Elba, dello stabilimento industriale di ferro Follonica (Toscana) dei terreni ferriferi di proprietà demaniale nell'isola del Giglio e delle cave della pietra refrattaria a Primo nel Pietrasantino, agg. def. per L. 7.28 per ogni tonnellata di minerale andante e per L. 8.33 per ogni tonnellata di minerale minuto lavato, al cav. Tonietti Giuseppe di Livorno (v. n. 12, 16 e 21).

Genio Militare di Taranto. — La manutenzione degli immobili destinati ad uso della Regia Marina nella piazza di Taranto, dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1893, fu aggiudicata per L. 149,598 al signor Pellè Nicola di Taranto (v. n. 21).

Comune di Fabbrica (Roma). — La rinnovazione della conduttura dell'acqua potabile, fu aggiudicata per L. 27,510 a Grazini Quarto di Giovanni (v. n. 14 e 20).

Appalti.

Comune di Labico (19 giugno, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di costruzione della Fontana dell'Abbeveratoio e del Lavatoio. Importo L. 8020.32. Fatali 5 luglio, ore 11 ant.

Deputazione Provinciale di Torino (21 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto della costruzione dei tre ponti in muratura, di Rheims (sul torrente Artanavaz) di Bache e di Valpelline (sul torrente Buthier) lungo la strada Aosta-Valpelline e della sistemazione delle strade d'accesso ed opere relative. Importo L. 77,000. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauz. def. L. 8000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (21 giugno, ore 10 ant.). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale n. 73, dalla Provinciale Garibaldi alla Capitanata, compreso fra il Ponte Liscione sul Biferno e la Nazionale Sannitica, (metri 9,960.62). Importo L. 317,000. Lavori compiuti in mesi quaranta. Cauzione provvisoria lire 20,000. Cauzione definitiva il decimo.

Prefettura di Sondrio (23 giugno, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione e posa in opera di un'impalcatura obbliqua in ferro ad una sola campata retta di luce m. 23.56 facente parte del nuovo ponte sul torrente Roasco (Grossotto). Importo L. 23,014. Cauzione provvisoria L. 1800. Cauzione definitiva il decimo. Fatali il 10 luglio ore 10 ant.

Genio Militare di Roma (23 giugno, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di fabbricati facenti parte della Caserma Cavour ai Prati di Castello per l'acquartieramento della Compagnia Pontieri di stanza in Roma e per ricovero di materiali da ponte alla medesima in consegna. Importo L. 260,000. Cauzione lire 26,000. Lavori compiuti in giorni 300.

Comitato per l'Esposizione Nazionale in Palermo (25 giugno, ore 1 pom., 1ª asta). — Costruzione dell'edificio principale d'angolo, comprendente la grande sala delle feste coi suoi annessi, la torre e le gallerie per le industrie meccaniche e manifatturiere, distinto coi N. III, IV, V e VI, sul piano generale dell'Esposizione. Importo L. 521,000. Lavori compiuti non più tardi del 1° marzo 1891. Cauzione provvisoria L. 26,000. Cauzione definitiva L. 52,000. Presentazione dei documenti non più tardi del 19 corrente.

Comune di Genga (26 giugno, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione della strada comunale obbligatoria per Tinquelli ecc. Importo L. 50,234.56. Cauzione provv. L. 2500. Fatali 15 luglio, ore 12 meridiane

Municipio di Roma (26 giugno, ore 10 ant., fatali). — Appalto in due lotti dei lavori di restauro di alcuni tratti degli acquedotti Felice e Paolo.

1° lotto. Importo ridotto del 24 % su L. 20,000
2° » » » » 33 % » » 10,000

Città di Civitavecchia (26 giugno, ore 11 ant., definitivo). — Appalto in otto lotti dei lavori occorrenti a ridurre a deposito franco i locali nella Darsena già destinati a bagno penale.

2° lotto ribasso L. 9.27.5 %
3° » » » 8.32.5 %
4° » » » 7.15 %
5° » » » 15.— %
8° » » » 8.15 %

Il 1° lotto « costruzioni murarie » è rimasto aggiudicato definitivamente col ribasso del 2.25 0|0. Gli altri lotti (6° e 7°) deserti (V. n. 18).

Ministero dei Lavori Pubblici e *R. Prefettura di Mantova*. — (1 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla difesa frontale dell'argine destro di Po, nelle località Froldi Brede e Cornione, fra i Capi Saldi 173 e 179, in Comune di S. Benedetto Po. Importo L. 190,580. Lavori compiuti in giorni 120. Cauzione provvisoria L. 9,500. Cauz. def. il decimo.

Genio Militare in Venezia (1° luglio, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori relativi alla sistemazione delle Officine Fabbri da grosso nel R. Arsenale Marittimo in Venezia. Importo L. 100,000. Cauz. L. 10,000.

Genio Militare di Milano (5 luglio, ore 9 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione d'una Caserma per un reggimento di fanteria fra le porte Vittoria e Romana. Importo L. 940,000. Cauzione L 94,000. Lavori compiuti in 720 giorni.

RUMENIA. — *Ministero dell'Istruzione Pubblica a Bucarest* (5|17 luglio). — Costruzione di un liceo a Jassy. Importo fr. 300,000.

— *Prefettura a Gorj* (19|31 luglio). — Costruzione di una strada tra la vallata di Jiu ed il punto di frontiera Carligul-Caprei. Importo fr. 647,703.

— *Comitato permanente a Berlad* (4 agosto). — Costruzione di un palazzo di giustizia. Importo fr. 291,385.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (19 giugno, ore 12 merid., fatali). — Fornitura di tonnellate 300 di **zavorra** in pani di ferraccio del peso ognuno di chg. 100;

Tonnellate 200 di **zavorra** in pani di ferraccio del peso ognuno di chg. 50. Importo ridotto L. 52,222.50 (V. n. 21).

R. Fonderia — Torino — (26 giugno, ore 10 ant, unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 20,000 di **rame** in pani a L. 1.70 il Kg. Cauzione L. 3400. Consegna a giorni 40.

— (30 giugno, ore 10 ant., unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 20,000 di **rame** in pani a L. 1.70 il Kg. Cauzione L. 3400. Consegna giorni 40.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (27 giugno, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di **ferro** finissimo in verghe e lamiere di varie forme e dimensioni. Importo L. 117,404.80. Cauzione L. 11,740.

Aggiudicazioni.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia. — La fornitura dei mattoni e della terra refrattaria fu aggiudicata alla Ditta Staglino Alessandro di Genova per L. 12,928.96 (V. n. 20).

Direzione Territoriale d'Artiglieria — Roma. — La fornitura dello zinco fu aggiudicata al signor Rissone Edoardo di Roma per L. 1,920.89 (V. n. 21),

Direzione delle Costruzioni Navali — Venezia. — La fornitura dell'olio d'oliva fu aggiudicata alla Società Oleificio Pavese col ribasso del 6.55 0[0 (V. n. 20).

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la fornitura in opera di una impalcatura metallica sulla linea Taranto-Reggio (Kil. 76.547) per conto delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Giugno 7	Giugno 14
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 745.50	741.50
» » Mediterranee	» 590	590
» » Sicule	» 575	575
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 362.50	365
» » Gottardo	» 870	870
Buoni Ferrovie Meridionali	» 540	540
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 294	295
» » Novara-Seregno	» 207.50	210
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 316.50	318.50
» » » 2ª emiss.	» 303	304
» » Centrale Toscana	» 520	520
» » Meridionali	» 315.50	315.25
» » Sarde, serie *A*	» 307.50	308.50
» » » serie *B*	» 311.50	312
» » » 1879	» 307.50	307.25
» » Pontebba	» 465	465
» » Nord-Milano	» 264.50	264.50
» » Meridionali Austriache	» 336	336
» » Gottardo 4 %	» 102.25	102.25

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

21 giugno. — **Società della Ferrovia del Monte Generoso.** — Assemblea generale per le ore 10 ant., in Lugano nel palazzo Civico.

22 giugno. — **Strada Ferrata Palazzolo-Paratico al lago d'Iseo.** — Assemblea generale per le ore 2 pom., presso la Banca Generale in Milano.

23 giugno. — **Società An. di Navigazione a vapore Aniene-Tevere.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 3 1[2 pom., nella Sede Sociale in Roma, via del Vantaggio M. 1-A.

26 giugno. — **Società An. per la Ferrovia Mantova-Modena.** — Assemblea generale straordinaria ed ordinaria per le ore 2 pom., nei locali della Società in Torino, via S. Teresa, 2.

28 giugno. — **Società per le Ferrovie Napoletane.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 2 pom., in Milano, stazione Nord-Milano.

28 giugno. — **Società per le Ferrovie dell'Appennino Centrale.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 3 pom., in Milano, stazione Nord-Milano.

28 giugno. — **Società per le Ferrovie del Ticino.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 4 pom., nella Sede in Milano.

29 giugno. — **Società An. per la Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom., nella Sede in Modena.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

17 giugno. — **Società Continentale di Glicerina e Dinamite in Cengio.** — Assemblea generale ordinaria, in 2ª convocazione, per le ore 2 pom., nella Sede Sociale a Parigi.

30 giugno. — **Società An. Fonderie e Miniere d'Argento del Perù.** — Assemblea ordinaria per le ore 2 1[2 pom., nella Sede Sociale in Genova.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Mediterranea. — Pagamento dell'interesse semestrale sulle obbligazioni (V. *Avvisi delle Società Ferroviarie, pag. 388*).

— Pagamento del secondo acconto sul dividendo 1889-90 (V. *Avvisi* come sopra).

VERSAMENTI.

Rete Mediterranea. — Ultimo decimo nuove azioni (V. *Avvisi* come sopra).

EMISSIONI.

Ferrovia Giura-Sempione. — Emissione di 14,000,000 di fr. in azioni di fr. 200 al tasso del 99 1[2 0[0: a Losanna, alla Banca Cantonale Vodese; a Berlino, a Francoforte s[M ed a Darmstadt, alla Bank für Handel und Industrie.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

FRANCIA. — Gli scioperi avvenuti in alcuni bacini carboniferi della Francia vi hanno avvantaggiata l'importazione, specialmente dall'Inghilterra e dal Belgio, durante i primi quattro mesi del 1890 in confronto al corrispondente periodo del 1889.

Ecco il prospetto comparato dell'importazione dei carboni in Francia durante il primo quadrimestre degli anni 1890, 1889 e 1888.

Secondo il *valore:*

1° quadrimestre	Tonnellate	Valore in franchi
1890	2,719,486	40,792,298
1889	2,487,574	32,338,463
1888	2,658,084	39,871,260

Secondo la *provenienza:*

		1890	1889	1888
Inghilterra	Tonnellate	1,327,495	1,170,588	1,205,275
Belgio	»	1,179,774	1,068,971	1,226,447
Germania	»	210,010	247,746	225,171
Altri Paesi	»	2,187	269	1,191
Totale Tonnellate		2,719,486	2,487,574	2,658,084

GERMANIA. — Le condizioni del mercato continuano uguali a quelle della settimana precedente: cioè debolezza nei *cokes* e carboni fini; nessuna variazione negli altri combustibili. Per grosse partite di *coke* furono fatti fr. 23.75.

INGHILTERRA. — *Middlesbrough.* — Mantengonsi i prezzi, specialmente nel carbone per locomotive. Questo, prima qualità, vendettesi sc. 13 franco a bordo; seconda qualità da 11 a 12 sc.; minuto da sc. 8 a 8 sc. 6 d.

Ferri e ghise.

BELGIO. — Scarsa la dimanda di ferri laminati nella proporzione di 10 tonnellate a 200 o 300.

FRANCIA. — Continua, più marcata ancora, la debolezza. I ferri quotansi, a Parigi, non più di fr. 190; le ghise quotansi da fr. 70 ad 80. Credesi che la tendenza al ribasso abbia a continuare.

GERMANIA. — Anche sul mercato siderurgico tedesco continua la debolezza; le ordinazioni nuove mancano affatto. Il sindacato degli alti forni renani e vestfagliani ha deciso, il 10 corrente, i seguenti prezzi per le ghise: *montage* n. I M. 78, n. III M. 60; amatite M. 78; *Thomas* M. 60; *pudlage* n. I M. 72, n. II M. 70-50, n. III M. 60. I fabbricanti di *toles* della Germania occidentale hanno fissato i prezzi in base a M. 203.50; i laminatoi di ferro li hanno fissati a M. 180.

INGHILTERRA. — Il mercato continua depresso, senza speranza di potersi fra breve rialzare; prevedonsi marcate differenze tra le condizioni del mercato alla fine del 1° e del 2° trimestre dell'anno corrente.

— *Middlesbrough.* — Mercato alquanto più sostenuto per l'accresciuta dimanda. Ghisa *Cleveland* n. 3 trattasi a 41 sc. 6 d.; i *warrants* a 41 sc.

— *Glascow.* — I *warrants* quotansi a 44 sc. 6 1[2 d.

Rame.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato assai più sostenuto. *Chilì* in barre, prime marche, fr. 155.75 contro 148.75 della settimana precedente; marche ordinarie fr. 150 contro 143.75; lingotti e piastre fr. 155 contro 151.25; *Best Selected* fr. 161.25 contro 157.50; minerale di Corocoro fr. 155 contro 152.50.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato al rialzo. Elettrolittico, invariato da M. 79 a 85; inglese affinato in lingotti da M. 60 a 62; inglese laminato a M. 77.

Inghilterra. — *Londra.* — Tendenza al rialzo. *Chilì* in barre, a contanti, da Ls. 55-12-6 a 56-2-6 ed anche fino a 58; a tre mesi da Ls. 56-15 a 58-5. *Tough* inglese da Ls. 59 a 59-10. *Best Selected* da Ls. 62 a 63; fogli forti da Ls. 67 a 68; fogli dell'India da Ls. 63 a 64.

Stagno.

Francia. — *Parigi.* — Il mercato continua il suo corso ascendentale. *Banca* fr. 258.75 contro 257.50 della settimana precedente. *Billiton* fr. 255 contro 253.75. *Détroits* fr. 252.50 contro 250. Stagno inglese fr. 252.50 contro 251.25.

Germania. — *Amburgo.* — *Banca* e stagno inglese in blocchi M. 102 ogni 50 chilg. Stagno inglese affinato M. 104.

Inghilterra. — *Londra.* — *Détroits*, a contanti, da Ls. 96-12-6 a 96-15; a tre mesi da Ls. 96-15 a 97. Australiano da Ls. 95-15 a 96. Lingotti inglesi ordinari Ls. 100; le barre Ls. 101; i lingotti affinati Ls. 102.

Olanda. — *Amsterdam.* — *Banca*, pronta consegna, da fiorini 55 5/8 a 56 3/4. *Billiton*, disponibile, da fior. 55 3/4 a 56. Tendenza al rialzo.

Piombo.

Francia. — *Parigi.* — Stessi prezzi della settimana precedente.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato debole. Piombo tedesco, in *saumons*, M. 14-60; piombo di Spagna M. 16-80 ogni 50 chilg. Piombo inglese in *saumons* e piombo tedesco in rotoli, rispettivamente invariati, a M. 14.90 e 16.40.

Inghilterra. — *Londra.* — Tendenza un po' migliore. Piombo inglese da Ls. 13-5 a 13-7-6; piombo di Spagna da Ls. 13 a 13-5.

Zinco.

Francia. — *Parigi.* — Ribasso nei prezzi. Zinco di Slesia, consegna all'Havre, fr. 61.50 contro 61.75 della settimana precedente. Altre buone marche, consegna all'Havre, fr. 60.75 contro 61.25; consegna a Parigi, fr. 60.75 contro 61.75.

Germania. — *Amburgo.* — Zinco di Slesia, per consegna, da M. 24-50 a 25-50; laminato di Slesia e *Vieille-Montagne*, questo dogana compresa, M. 26.50 ogni 50 chilogrammi.

Inghilterra. — *Londra.* — Marche ordinarie da Ls. 22-10 a 22-15; marche speciali da Ls. 22-15 a 23.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano
Capitale sociale L. 180 milioni - Versate L. 175,500,000.

AVVISO.

Si notifica ai signori possessori delle Obbligazioni ferroviarie 3 0/0, Serie *A, B, C, D, E*, garantite dallo Stato, create in forza della Legge 27 aprile 1885, n. 3048, ed emesse da questa Società, che il pagamento dell'interesse semestrale maturando sulle Obbligazioni stesse col 30 giugno 1890, avrà luogo, a cominciare dal 1° luglio successivo, presso gli Stabilimenti, le Casse e le Banche qui sotto indicate, contro consegna della Cedola n. 6 per le Obbligazioni di Serie *A*, della Cedola n. 5 per quelle di Serie *B*, della Cedola n. 3 per quelle di Serie *C* e *D*, e della Cedola n. 2 per quelle di serie *E*.

Il montare al netto del detto interesse ascende a L. *6.33* per cadauna Obbligazione delle dette Serie, e cioè:

Interessi		L. 7.50
Ritenute per imposta sulla ricchezza mobile	L. 0.99	
» per tassa di circolazione	» 0.18	
		L. 1.17
Restano a pagarsi per ogni Obbligazione		L. 6.33

Quanto al montare netto per Obbligazione da pagarsi per le *cedole di scadenza anteriore a quella del 1° gennaio 1890*, esso continuerà ad essere di L. *6.32*.

Milano, giugno 1890.

LA DIREZIONE GENERALE.

Visto: Il Delegato Governativo De Casa.

Ancona Cassa della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica.
» Banca Nazionale nel Regno.
Bologna Cassa della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica.
» Banca Nazionale nel Regno.
Catania Banca Nazionale nel Regno.
Firenze Cassa della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Genova Cassa Generale.
» Banca Generale.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Livorno Banca Nazionale nel Regno.
Messina Banca Nazionale nel Regno.
Milano Cassa della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo.
» Banca Generale.
» Banca di Credito Italiano.
Napoli Banca Nazionale nel Regno.
» Società di Credito Meridionale.
Palermo Cassa della Soc. Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia.
» Banca Nazionale nel Regno.
Roma Cassa della Soc. Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia.
» Banca Generale.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Torino Banca di Torino.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Venezia Banca Nazionale nel Regno.

Per l'estero i pagamenti avranno luogo nelle piazze seguenti: *Amsterdam, Basilea, Berlino, Bruxelles, Colonia, Dresda, Francoforte s/M., Ginevra, Londra, Parigi, Trieste, Vienna e Zurigo*, presso le Banche all'uopo incaricate.

AVVISO.

Pagamento della Cedola N. 9 delle N. 270,000 azioni di prima emissione.

Si fa noto ai portatori delle 270,000 azioni di prima emissione che, secondo la deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione, a cominciare dal 1° luglio p. v. sarà pagata, contro presentazione della Cedola N. 9, la somma di L. 12,50 per ogni azione a titolo di secondo acconto sul dividendo 1889-1890.

Versamento dell'ultimo decimo sulle 90,000 azioni di nuova emissione.

Si ricorda ai possessori dei certificati interinali rappresentanti le 90 000 nuove azioni che dal 26 al 30 corrente mese dovrà essere versato l'ultimo decimo, sull'importo del quale sarà scontato, verso ritiro della Cedola n. 3 da staccarsi dal certificato medesimo, l'interesse maturantesi al 1° luglio p. v. in L. 8.90 per azione. L'importo dell'ultimo decimo viene così ridotto a L. 41.10 per ogni nuova azione.

La Cedola n. 9 delle azioni vecchie sarà pure accettata fino dal 26 corrente e computata come denaro nel versamento del detto ultimo decimo.

Cambio dei certificati interinali delle 90,000 nuove azioni coi corrispondenti titoli al portatore.

A tenore del programma di sottoscrizione delle 90,000 nuove azioni, dovendo queste essere dal 1° luglio 1890 interamente pareggiate alle antiche (fatta solo eccezione per quanto riguarda il residuo dividendo dell'esercizio chiuso al 30 giugno 1890, esclusivamente spettante a queste ultime), i portatori dei certificati interinali delle dette nuove azioni interamente liberati, per ottenere il cambio colle azioni definitive al portatore, dovranno eseguire il deposito dei loro certificati presso una delle Casse incaricate del servizio, compilando contemporaneamente ed in doppio esemplare l'apposito modulo che troveranno a loro disposizione presso le Casse medesime, con tutte le indicazioni richieste dallo stampato e non omettendo di specificare ben chiaramente in quale città e presso quale delle Casse incaricate del servizio essi intendano di ritirare i corrispondenti titoli al portatore.

Il modulo potrà comprendere un numero indeterminato di certificati, semprechè questi sieno intestati alla medesima Ditta ed assegnati per il ritiro delle corrispondenti azioni al portatore ad una stessa Cassa e località. Non verificandosi queste circostanze, occorreranno moduli separati per ogni Ditta intestata e per ogni destinazione.

La Cassa che riceve i certificati in deposito ne rilascierà al presentatore apposito scontrino di ricevuta.

Trascorsi 20 giorni dall'effettuazione del deposito dei certificati interinali, gli interessati potranno ritirare le azioni al portatore presso le Casse da loro come sopra designate, restituendo lo scontrino suddetto e firmando la insertavi dichiarazione di ricevuta, a completo discarico della Società, in proprio quando il presentatore sia l'intestato o possa legalmente rappresentarlo, o per mandato dell'intestato medesimo, fatto anche in forma di regolare delegazione.

In ogni caso le azioni al portatore non saranno consegnate agli aventi diritto prima del 1° luglio 1890.

Milano, li 9 giugno 1890.

LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 15ª Decade — dal 21 al 31 Maggio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	1.157.950 64	54.750 39	338 674 39	1.348.300 52	3.624 56	2.903.300 50	4.055 00	715 98
1889	1.154.691 35	60.482 10	320.295 83	1.438.858 32	10.159 83	2.984.487 43	3.997 00	746 68
Differenze nel 1890	+ 3.259 29	— 5.731 71	+ 18.378 56	— 90.557 80	— 6.535 27	— 81.186 93	+ 58 00	— 30 70
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	13.250.148 43	658.450 89	4.045.419 88	19.177.963 37	142.420 84	37.274.403 41	4.055 00	9.192 21
1889	13.542.502 52	709.838 24	3.955.723 88	18.355.268 41	153.931 78	36.717.264 83	3.997 00	9.186 21
Differenze nel 1890	— 292.354 09	— 51.387 35	+ 89.696 00	+ 822.694 96	— 11.510 94	+ 557.138 58	+ 58 00	+ 6 00
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	60.827 15	2.742 96	27.498 94	157.461 05	988 70	249.518 80	1.143 63	218 18
1889	76.439 99	1.638 08	18.925 75	106.035 40	1,768 24	204.807 46	1.135 68	180 34
Differenze nel 1890	— 15.612 84	+ 1.104 88	+ 8.573 19	+ 51.425 65	— 779 54	+ 44.711 34	+ 7 95	+ 37 84
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	882.901 81	18.010 70	262.714 18	1.349.827 66	14.148 20	2.527 602 55	1.121 38	2.254 01
1889	949.769 62	17.951 42	221.572 94	1.161 370 38	14.877 52	2.365.541 88	1.119 09	2.113 81
Differenze nel 1890	— 66.867 81	+ 59 28	+ 41.141 24	+ 188.457 28	— 729 32	+ 162.060 67	+ 2 29	+ 140 20

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1890	1889	*Differenze* nel 1890	Prodotti dal 1° gennaio 1890	1889	*Differenze* nel 1890
Viaggiatori	4.934 90	5.174 45	— 239 55	45.083 11	52.022 50	— 6.939 39
Merci	686 19	834 15	— 147 96	11.494 80	11.314 62	+ 180 18
Introiti diversi	21 45	24 25	— 2 80	3.332 58	446 75	+ 2.885 83
Totali	5.642 54	6.032 85	— 390 31	59.910 49	63.783 87	— 3.873 38

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

33ª Decade — Dal 21 al 31 Maggio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1890	120.134 41	2.210 89	9.479 25	80.056 43	254 70	212.135 68	609 00	348 33
1889	111.348 02	2.043 03	13.029 01	83.451 97	250 70	210.122 73	609 00	346 34
Differenza nel 1890	+ 8.786 39	+ 167 86	— 3.549 76	— 3.395 54	+ 4 00	+ 2.012 95	»	+ 1 99
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 31 MAGGIO 1890					
1889-90	3.214.032 86	69.299 49	352.000 94	3.600.938 76	36.378 06	7.272.650 11	609 00	11.941 95
1888-89	3.171.706 19	64.375 06	312.521 33	3.297.959 09	56.308 99	6.902.870 66	309 00	11.334 76
Differenza nel 1890	+ 42.326 67	+ 4.924 43	+ 39.479 61	+ 302.979 67	— 19.930 93	+ 369.779 45	»	+ 607 19
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	9.924 59	246 94	155 85	6.625 39	2 10	16.954 87	111	152 75
1889	6.128 78	63 15	615 96	1.132 79	1 44	7.942 12	64	124 10
Differenza nel 1890	+ 3.795 81	+ 183 79	— 460 11	+ 5.492 60	+ 0 66	+ 9.012 75	+ 47	+ 28 65
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 31 MAGGIO 1890.					
1889-90	392.491 07	2.940 87	25.013 13	131.584 57	787 64	552.817 28	111	4.980 33
1888-89	142.578 95	1.631 97	8.215 58	53.334 39	1.508 18	207.269 07	64	3.258 58
Differenza nel 1890	+ 249.912 12	+ 1.308 90	+ 16.797 55	+ 78.250 18	— 720 54	+ 345.548 21	+ 47	+ 1.721 75

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 31 *Maggio* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Nettuno-Ciampino	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 53	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	4,183.60	12,313.05	1,334.25	5,612.75	1,427.80	3,112.15	4,147.25	6,890.35	5,498.30	1,505.95	6,108.55	2.963.30
Bagagli e Cani	89.10	206.10	26.30	102.15	19.50	30.50	10.10	68.15	54.05	29.15	30.90	26.85
Merci a G. V. ed Accelerata	549.30	2,213.70	130.10	432.35	162.90	397.30	82.40	211.60	760.75	239.45	876.40	336.95
Merci a P. V.	5,634.55	6,912.95	1,257.95	1,327.05	3,391.90	1.501.40	—	3,009.45	1.700.25	503.15	3,425.95	1.626.15
Totali	10,456.55	21,645.80	2,748.60	7,474.30	5,002.10	5,041.35	4.239.75	10,179.55	8,013.35	2,277.70	10,441.80	4.953.25

ANNUNZI

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dal Comm. Ing. **FRANCESCO KOSSUTH**

SEDE E DIREZIONE: NAPOLI, 24, VIA MEDINA

OPIFICII MECCANICI IN CASTELLAMMARE (STABIA)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro* ed una *d'argento a Parigi*.

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: *All'Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro*, per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto le esecuzioni dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben *3704* ponti metallici e di *197,400* metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

MACCHI, IZAR E C.
MILANO

Via Carlo Farini, N. 27

(*fuori Porta Garibaldi*)

FABBRICAZIONE MECCANICA

Bolloni, Ramponi e Chiodi

per armamento di ferrovie e tramways, per costruzione di scambi, e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc.

AVIS
AUX VOYAGEURS SE RENDANT A L'ÉTRANGER

Le **Livret-Chaix continental** (partie étrangère) renferme tous les renseignements nécessaires pour les voyages sur le Continent; services des chemins de fer étrangers; trains français desservant les frontières; services franco-internationaux; billets directs; itinéraires tout faits; carte coloriée de l'Europe; guide-sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes; etc., etc. Pour se rendre à l'étranger des divers points de la France, le voyageur n'a pas besoins de recourir au volume contenant les services français.

En vente dans les gares et les librairies, et à la **Librairie Chaix**, rue Bergère, 20, Paris. — Prix: 2 francs.

AUG. COURTIAL

TORINO — VIALE STUPINIGI, 3 (CAVALCAVIA, VIA NIZZA) — TORINO

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

PONTI E TETTOIE IN FERRO

MATERIALE FISSO PER ARMAMENTO FERROVIE E TRAMWIE

ATTREZZI ED UTENSILI PER IMPRESE

SCAMBI E CROCIAMENTI D'OGNI SISTEMA

GRU FISSE E SCORREVOLI

RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI, ECC.

TUBI DI GHISA E DI FERRO D'OGNI DIAMETRO

ED IMPIANTO DI CONDOTTE D'ACQUA E DI GAZ

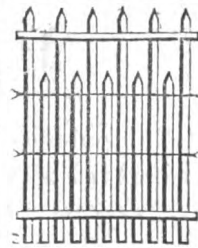
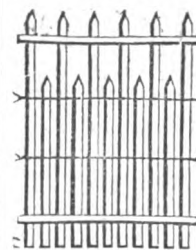
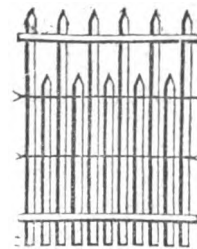
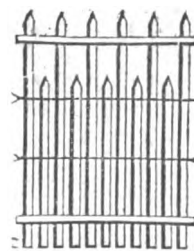
LAVORO GARANTITO

Premiato all'Esposizione di Torino 1884.

PASTORI E SESTI
FABBRICA DI LIME E RASPE
ACCIAI E FERRI

TORINO — *13, Via Finanze, 13* — TORINO

PREMIATA

Fabbrica di Cancellate

in legno e filo di ferro intrecciato per la chiusura dei Parchi. Giardini, Ferrovie, Tramways, ecc.

MEDAGLIA D'ARGENTO

Esp. Nazion. Torino 1884

A. PICTET

Torino, *via Bava, 35, angolo via S. Giulia*

Si spediscono *gratis* **disegni e prezzi.**

CROGIUOLI

Grafite 1ª qualità

DEPOSITO

presso

F. COMINOLI

TORINO

9, Via Arcivescovado

LUIGI CAPRILE

successore

DECKER et C.

Fabbrica di Pesi e Misure

MACCHINE GAZOSE

Cilindri carta per Calandre

TORCHI PER UVA

TORCHIETTI COPIALETTERE

TORINO - Via Artisti, 19 - TORINO

J. A. CHÊNET

Premiato Stabilimento di

Copertoni impermeabili

per ferrovie, tramvie spedizionieri, ecc.

TORINO

Via Cellini, 28

Riparazioni ed affittamenti di copertoni

SOCIETÀ NAZIONALE DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (BARRIERA LANZO)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA - TETTOIE E COSTRUZIONI MECCANICHE - FERROVIE E FUNICOLARI SISTEMA **ABT**

GRU ED ARGANI BREVETTO SPECIALE **MEGY, ECHEVERRIA** E **BAZAN.**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⌐¬. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico ra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte n Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia e C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — Cemento eminentemente idraulico a rapida presa — Cemento eminentemente idraulico a lenta presa — Calce eminentemente idraulica di Palazzolo — Calce eminentemente idraulica uso Palazzolo — Calce viva comune in zolle a fiamma. — Cemento Portland naturale — Cemento Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti. Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 21 Giugno 1890. NUM. 25.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO.	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

NUOVE OBBLIGAZIONI FERROVIARIE

Testo del Disegno di Legge approvato dalla Camera.

Nel n. 23, a pag. 361, abbiamo pubblicato il testo dell'articolo unico del *progetto ministeriale*. La discussione, invece, nella Camera dei Deputati si svolse, nella seduta del 18, corrente, sul seguente articolo unico del *progetto concordato fra il Ministero e la Commissione:*

Articolo unico. — Le spese, alle quali secondo le leggi esistenti si provvede con emissione di obbligazioni ferroviarie 3 0|0 autorizzate dalla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), saranno fatte d'ora innanzi mediante emissione di obbligazioni di Stato del valore nominale di L. 500, fruttanti l'interesse del 4 0|0, esente da ritenuta per qualsiasi imposta presente o futura.

A tali obbligazioni saranno applicabili le disposizioni che regolano l'ammortamento ed il pagamento nel Regno ed all'estero delle obbligazioni 3 0|0 suddette.

Dopo 20 anni dalla emissione di questi nuovi titoli, lo Stato sarà in facoltà di anticipare il rimborso.

L'articolo concordato fu approvato dopo breve discussione (1):

1. Colla seguente formola per il secondo capoverso:

A tali obbligazioni saranno applicabili le disposizioni che regolano l'ammortamento mediante annualità costanti, comprendenti l'interesse e la quota di ammortamento, ed il pagamento nel Regno ed all'estero delle obbligazioni 3 0|0 suddette.

2. Colla seguente aggiunta:

È data facoltà al Governo di stabilire il pagamento degli interessi al 1° aprile ed al 1° ottobre di ciascun anno.

Tanto l'emendamento al secondo capoverso, quanto l'aggiunta all'articolo unico erano stati accettati dal Ministro dei Lavori Pubblici e dalla Commissione.

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » di questo numero.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

RELAZIONE

del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea Generale dell'8 maggio 1890

(*Continuazione — Vedi Num. 23*).

I. — Situazione finanziaria.

Le somme realizzate dalla Società a tutto il 31 dicembre 1889 sono le seguenti:

Capitale in azioni:

Antica emissione	in circolazione L. 98,380,000 estinte . . . . » 1,620,000		L. 100,000,000.—
Creazione 1881	in circolazione » 49,625,000 estinte . . . . » 375,000		» 50,000,000.—
Creazione 1885	in circolazione » 29,865,000 estinte . . . . » 135,000		» 30,000,000.—
Creazione 1889	in circolazione » 29,965,000 estinte . . . . » 35,000		» 30,000,000.—
60,000 azioni a matrice delle quali se ne considerano estratte n. 910, per un importo di L. 455,000 .			» 30,000,000.—
Avanzo utili al 30 giugno 1885 risultante dal bilancio dello scorso anno		L. 12,301,559.39	
dalle quali si deve dedurre l'importo di alcune partite riflettenti la gestione al 30 giugno 1885, liquidate nel corso dell'anno 1889		» 9,372.39	
Residuano		L. 12,292,187.—	

Alle quali vanno aggiunte:

Il fondo di riserva al 30 giugno 1885, nonchè il prelievo fatto sugli interessi ottenuti dall'impiego del capitale suindicato.	» 3,008,018.78

Il fondo formato al 30 giugno 1885 per l'ammortamento delle azioni a matrice, unitamente al relativo interesse pel 2° semestre 1885 e anni successivi . . . . L.	373,768.18		» 15,673,973.96
Sussidio dello Stato in lavori			» 10,000,000.—
Sussidio dello Stato in beni demaniali . . .			» 10,000,000.—
Prestiti diversi:			
N. 1,461.435 obbligazioni sociali in circolazione . L.	352,362,966.49		
» 51,105 obbligazioni sociali estinte. . . . . »	11,630,368.09		
		363,993,334.58	
» 75,695 buoni trentennari in circolazione . »	28,790,783.97		
» 1,393 buoni trentennari estinti »	529,627.75		
» 54,439 buoni trentennari convertiti in obbligazioni sociali »	—		
		29,320,411.72	
» 6,288 obbligazioni De Rothschild estinte(*) »	1,690,650.—		
» 2,430 obbligazioni De Gas estinte (*). . . »	495,975.—		
» 800 buoni Bayard estinti (*) »	250,500.—		
		2,437,125.—	
			L. 395,750,871.30
A questa somma sono da aggiungersi pei seguenti titoli:			
Interessi e rimborsi arretrati di titoli sorteggiati .			» 8,224,316.82
Creditori diversi			» 67,679,975.98
Gestione esercizio linee Calabro-Sicule al 30 giugno 1885, conto in liquidazione			» 25,343,932.60
Fondo di riserva dal 1° luglio 1885			» 814,383.84
Fondo di riserva straordinario			» 700,000.—
Liquidazione generale 1889.			» 5,088,077.97
			L. 779,275,532.47
Devonsi per contro detrarre:			
L'ammontare delle costruzioni eseguite dalla Società, del materiale fisso e mobile, degli approvvigionamenti e delle scorte nei magazzini sociali e delle spese di fondazione in . . . . L.	615,150,417.98		
Id. del titolo debitori diversi »	97,831,695.82		
Id. della gestione Calabro-Sicula al 30 giugno 1885, conto in liquidazione. . . . . . . »	25,450,694.20		
E così in totale . . .			» 738,432,808.—
Rimane un attivo di cassa e portafoglio al 1° gennaio 1890 di.			L. 40,842,724.47
Per le previsioni dell'anno 1890 aggiungendo quanto alle entrate:			
Le sovvenzioni dello Stato a' termini dell'art. 7 del contratto di esercizio . . . . . L.	32,058,000.—		
Il corrispettivo per l'impiego del materiale ruotabile e di esercizio . . . . »	6,660,000.—		
I prodotti netti dell'esercizio in . . . . »	3,600,000.—		
Il credito della Società per la gestione dei fondi speciali . »	8,000,000.—		
In totale . . .			» 50,318,000.—
Le attività ascenderanno a			L. 91,160,724.47

(*) Di questi titoli furono convertiti in obbligazioni sociali:
N. 2310 obbligazioni De Rothschild.
N. 1263 obbligazioni De Gas.
N. 299 buoni Bayard.

Le spese essendo preventivate come segue:

Imposte . . . . L.	2,700,000.—	
Servizio interessi ed ammortamento . . . . »	40,000,000.—	
Approvvigionamenti corrispondenti all'importo di quelli ceduti allo Stato ai sensi del contratto . . . . »	5,800,000.—	
Lavori e provviste per il completamento delle linee di proprietà della Società, già in esercizio, e per la costruzione di quelle di nuova concessione . . . . »	15,000,000.—	
		» 63,500,000.—
Avremo un'eccedenza di . . . . . . L.		27,660,724.47

(*Continua*).

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Bilanci preventivi 1890-91 — *Approvazione del bilancio preventivo del Tesoro.* — Questo bilancio, relatore l'on. Cadolini, fu discusso, approvato ed indi votato con 148 voti favorevoli, contro 32 contrari nella seduta del 18 corrente. La somma complessiva è di L. 852,441,109.29, che così si ripartiscono sommariamente: Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria), lire 737,204,432.07; movimento di capitali (Parte straordinaria), lire 35,962,399.56; costruzione di strade ferrate (Parte straordinaria), lire 22,229,000; Partite di giro (Parte ordinaria), lire 57,045,277.66.

Disegni di legge — *Discussione ed approvazione del progetto per le nuove obbligazioni ferroviarie* (1). — Anzichè sull'articolo unico del progetto ministeriale, che pubblicammo a pag. 361 del n. 23, la discussione ebbe luogo nella seduta del 18 corrente, sull'articolo unico concordato tra il Ministro dei Lavori Pubblici e la Commissione; articolo che abbiamo pubblicato, insieme colle modificazioni approvate dalla Camera, a pag. 393 di questo numero.

Dopo breve e concludente discussione — durante la quale il Ministro ed il relatore, on. Cadolini, accettarono un emendamento dell'onorevole Rubini al primo capoverso dell'articolo concordato ed un'aggiunta proposta dall'on. M. Ferraris all'articolo stesso, il nuovo testo fu approvato e tosto votato con 150 voti favorevoli e 30 contrari.

Commissioni — *Completamento.* — Nella seduta del 17 corr. il Presidente della Camera annunciò che aveva chiamato l'on. Menotti Garibaldi a far parte della Commissione per il *riscatto della ferrovia Ponte Galera-Fiumicino* (2).

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 13 giugno (N. 138). — **Avviso della Direzione Generale del Debito Pubblico, in data 7 giugno 1890,** col quale si notifica l'importo delle ritenute alle quali saranno assoggettate le cedole delle sottoindicate obbligazioni ed azioni pei semestri della scadenza 1° luglio 1890 e 1° gennaio 1891. — Le obbligazioni sono: del Canale Cavour; della ferrovia Udine-Pontebba; delle ferrovie Livornesi, Serie *A*, *B*, *C*, D^{I} e D^{II}; della ferrovia Centrale Toscana, Serie *A*, *B*, *C*; delle comuni delle ferrovie Romane; della ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria. Le azioni sono le privilegiate della ferrovia Cavallermaggiore-Bra.

Gazzetta Ufficiale del 16 giugno (N. 140). — **Circolare del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio in data 11 giugno 1890,** ai Prefetti e Sottoprefetti del Regno sulla pressione di prova delle caldaie a vapore in esercizio.

Gazzetta Ufficiale del 19 giugno (N. 143). — **Regio Decreto 5 giugno 1890, numero 6886** (Serie 3ª), circa l'impressa

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 23.
(2) Vedi « Cronaca parlamentare » dei numeri 9, 6 e 2; nel quale ultimo v'ha un sommario cenno del progetto.

a stampa della firma, mediante *fac simile* delle Obbligazioni della 5ª quota, anno 1889-90, della terza serie dei lavori per la sistemazione del Tevere, la cui emissione fu autorizzata con Regio Decreto 1° agosto 1889, numero 6346 (Serie 3ª).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Appalti deliberati dalla Mediterranea per le nuove linee.

Sappiamo che la Società del Mediterraneo ha fatto luogo alle seguenti deliberazioni:

Alla Ditta Malinverni ing. Giovanni l'appalto per la costruzione del quarto lotto del tronco Polcevera-Mele della linea Genova-Ovada-Asti, di una lunghezza complessiva di m. 4300;

Alla Ditta Fratelli Invitti di Milano l'appalto per la fornitura dei serramenti occorrenti pei fabbricati della linea Cuneo-Saluzzo e del tronco Ciampino-Segni della linea Roma-Segni.

><

Cassa Pensioni della Mediterranea.
(Assicurazione temporanea personale inscritto dal 1° luglio 1880 al 30 giugno 1885).

Molti Agenti di provenienza dall'Amministrazione dell'Alta Italia si trovano perplessi nell'accettazione del nuovo Statuto di Cassa Pensioni, perchè questo nei casi normali non accorda il diritto alla pensione se non dopo dieci anni di compartecipazione al Sodalizio, mentre lo Statuto dell'Alta Italia accorda tale diritto dopo soli sei anni, per modo che, accettando il nuovo Statuto, si vedrebbero protratto il diritto alla pensione; diritto che molti di essi avrebbero già conseguito collo Statuto Alta Italia e che gli altri si sarebbero più o meno prossimi a conseguire.

Nell'intento di facilitare, a quelli fra i detti Agenti che la desiderano, l'opzione per il nuovo Statuto, per assicurarsene i vantaggi quando avranno compiuti dieci anni di compartecipazione, venne istituita un'Assicurazione temporanea sotto il patronato di questa Società, duratura dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1895, allo scopo appunto di guarentire il trattamento normale previsto dallo Statuto Alta Italia, nei casi d'invalidità o di morte prima d'aver raggiunto i dieci anni di compartecipazione.

Di detta Assicurazione potranno far parte tutti coloro che furono inscritti alla Cassa Pensioni Alta Italia dopo il 1° luglio 1880 e fino al 30 giugno 1885, assoggettandosi ad una ritenuta a fondo perduto dell'uno per cento sullo stipendio e sugli assegni soggetti a ritenuta per Cassa Pensioni, a cominciare dal mese di luglio prossimo e duratura fino a che i singoli interessati non avranno compiuti i dieci anni di compartecipazione alla Cassa Pensioni; di modo che la suddetta ritenuta dell'uno per cento sarebbe limitata per ogni assicurato al solo periodo di tempo che ancora gli manca per compiere i dieci anni di compartecipazione.

><

Stazione di Torino Succursale e sue dipendenze.
(Carico e scarico di merci).

A cominciare da ieri 20 corrente venne fatta facoltà alle parti di caricare e scaricare sui binari detti di Valdocco, dipendenti, per ora, dalla stazione di Torino Succursale, le merci a piccola velocità, a vagone completo, appartenenti alle ultime tre classi delle tariffe.

I documenti di trasporto relativi alle merci da caricarsi e scaricarsi, a richiesta delle parti, sui binari detti di Valdocco, dovranno sempre indicare, quale stazione di partenza o di arrivo, la stazione di Torino Succursale, da e per la quale si applicheranno le tasse di trasporto e presso la quale dovranno compiersi tutte le operazioni inerenti alla consegna e svincolo delle spedizioni.

><

Per i trasporti militari.
(Revisione definitiva delle disposizioni ed istruzioni).

Il 13 corrente si è adunata al Ministero della Guerra la Commissione incaricata di procedere alla revisione definitiva del testo delle disposizioni ed istruzioni relative ai trasporti militari, già precedentemente studiate e concretate.

La Commissione è composta, come si sa, dei rappresentanti delle Società Ferroviarie, dell'Ispettorato Generale e dei Ministeri della Guerra e della Marina.

La nuova istruzione per l'eseguimento dei trasporti militari comprende otto parti: le norme generali, i prezzi di trasporto, i limiti dei trasporti a grande e piccola velocità, le norme speciali ai varii trasporti, i treni speciali, i trasporti sul lago di Garda, ed infine i trasporti in conto corrente.

Dopo essere stata approvata la nuova istruzione per il regolamento dei trasporti militari, nella quale vennero comprese tutte le modificazioni fatte in proposito, si presero eziandio in esame alcune proposte circa il trasporto delle polveri e munizioni da guerra, nonchè del pane, durante il periodo delle grandi manovre, o di eccezionali movimenti di truppe.

Ultimati i suoi lavori, la Commissione potrà, fra breve, presentare la propria relazione.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.
(Stato dei lavori del tronco Limone-Vievola al 1° corrente).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco da Limone a Vievola, della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, in appalto all'Impresa Luigi Vaccari, riceviamo le seguenti informazioni, le quali sono riferite a tutto maggio p. p.:

Movimenti di materie: Si eseguì lo scavo della trincea fra le progressive 9753 e 9812; si riprese lo scavo della trincea d'approccio all'imbocco sud della galleria di Limone per poter attaccare lo strozzo; si riprese pure lo scavo della trincea d'approccio all'imbocco nord della galleria di Tenda, allargandola per formare un piazzale per deposito di materiali.

Opere d'arte, muri e fabbricati: Sono in costruzione i seguenti lavori: spalla sinistra del ponte sul torrente S. Giovanni; sottovia per la strada nazionale al km. 10.020; case cantoniere ai km. 1.212 e 9.559; fabbricato alloggi all'imbocco nord della galleria di Tenda; fabbricato alloggi a Vievola.

Gallerie: Galleria di Limone, della lunghezza di m. 410.72; *scavo:* avanzata m. 287, calotta m. 224; *muratura:* calotta m. 197. Galleria di Tenda, della lunghezza di m. 8100; *scavo:* avanzata m. 193; calotta m. 143; strozzo m. 18; piedritti m. 12; *muratura:* calotta m. 102, piedritti m. 12.

Sappiamo che l'Impresa non ha ancor fatto alcun lavoro pegli impianti di perforazione meccanica della grande galleria di Tenda; i quali, giusta il capito-

lato d'appalto, dovrebbero essere ultimati pel 15 agosto p. v.

><

Ferrovia Ceva-Ormea.

(Stato dei lavori del terzo tronco al 1° corrente).

Sulla situazione dei lavori di costruzione del terzo tronco della ferrovia Ceva-Ormea, compreso fra Rivo Mursecco e Val d'Inferno, riceviamo le seguenti informazioni, che sono riferite al 1° del corrente mese:

Espropriazioni: L'impresa è in possesso di tutti i terreni occorrenti all'impianto della ferrovia.

Opere d'arte maggiori: Sono ultimati il primo ponte sul Tanaro e quello sul Malsangua. Pel secondo ponte sul Tanaro sono iniziati gli scavi di fondazione per una spalla e trovansi in corso di costruzione le murature di fondazione dell'altra. *Opere d'arte minori:* Sono in tutto 44; di queste n. 38 sono ultimate, n. 3 in corso di costruzione e n. 3 non ancora iniziate. *Muri:* Sono in corso due muri di sostegno. *Fabbricati:* Per la stazione di Garessio sono ultimati: il fabbricato viaggiatori, l'edificio dei cessi, i marciapiedi, il piano caricatore scoperto, la tettoia merci, il rifornitore ed il magazzino del carbone; è in costruzione la rimessa locomotive. I fabbricati della stazione di Trappa non sono ancora iniziati. *Case cantoniere:* Sono in tutto sette, delle quali cinque ultimate e due in corso di avanzata costruzione. *Garette:* Due sono ultimate e due non ancora provviste. *Deviazioni di strade:* Ultimate 2, quasi finite 2, in corso di costruzione 5, non ancora iniziate 1. *Opere di consolidamento:* Due di queste opere sono ultimate ed una quasi finita, tre non ancora eseguite. *Passaggi a livello:* Ne sono previsti 13: sei sono ultimati, due quasi finiti, due in corso di costruzione e tre non ancora iniziati. *Chiusure:* Sono stati iniziati i muri di chiusura, le cancellate e le siepi.

><

Linea Marina Catanzaro Sant'Eufemia.

(Stato dei lavori del tronco Settingiano-Marcellinara al 1° corrente).

Sulla situazione dei lavori, al 1° giugno corrente, del tronco Settingiano-Marcellinara, della linea Marina di Catanzaro-Sant'Eufemia, riceviamo le seguenti informazioni:

Espropriazioni: Eseguite completamente. *Opere d'arte maggiori:* Sono due, cioè il Ponte Fallaco 2°, di m. 20 di luce, e quello sul Fallaco 1°, di m. 15; trovansi entrambi ultimati meno i parapetti in ferro. *Opere d'arte minori:* Sono tutte ultimate, meno un acquedotto di m. 0.60, non ancora iniziato, ed un tubo sifone in corso di costruzione. *Muri:* Sono completi, meno i parapetti in ferro. *Fabbricati:* Le case cantoniere sono compiute, meno la verniciatura e la coloritura alle serramenta; il fabbricato viaggiatori, i cessi ed il magazzino delle merci della stazione di Marcellinara sono ultimati, meno i lavori di finimento. *Opere di consolidamento:* Sono complete quelle progettate; resta però da provvedere ad altri consolidamenti resi necessari in seguito alle pioggie.

Gallerie. Lungo il tronco è in costruzione la grande galleria di Marcellinara, lunga m. 1758. La situazione di essa a tutto maggio p. p. era la seguente: *Scavo:* Avanzamento m. 1225, in calotta m. 1194.50, dello strozzo m. 1057.50, dei piedritti m. 1010, dell'arco rovescio m. 952. *Muratura:* In calotta m. 1134, nei piedritti m. 1010, arco rovescio m. 952. Durante lo scorso mese di maggio si ebbe un avanzamento medio giornaliero di scavo di m. 1.10 all'imbocco Catanzaro e di m. 1.30 all'imbocco Sant'Eufemia.

><

Avviso d'appalto ad unico incanto.

(Ferri minuti per l'armamento di tronchi delle linee Noto-Licata, Scordia-Caltagirone, Reggio-Castrocucco e Sicignano-Castrocucco).

Alle ore 10 ant. del 3 luglio p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti del 1° tipo ferrovie complementari, per l'armamento dei tronchi in costruzione delle linee Noto-Licata, Scordia-Caltagirone, Reggio-Castrocucco e Sicignano-Castrocucco, in due distinti lotti, come dal quadro che segue:

Lotti	Indicazioni delle provviste			Somma di Stima salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto
I	Stecche corniere . . .	Quintali	2,622.96	Lire 226,000
	Piastre di fondo . . .	»	2,397.01	
II	Chiavarde con rosette .	»	505.22	» 97,500
	Arpioni	»	1,515.10	

La cauzione provvisoria per il I lotto è fissata in L. 12,000; la definitiva in L. 23,000. La cauzione provvisoria per il II lotto è fissata in L. 4,900; la definitiva in L. 8,900.

Il termine perentorio di consegna di ciascuna partita costituente i vari lotti, è quello rispettivamente stabilito nel Capitolato speciale di appalto in data 20 marzo 1890.

I luoghi di consegna dei materiali sono quelli stabiliti nel Capitolato speciale di appalto in data 20 marzo 1890.

L'asta avrà luogo a termini dell'art. 87, lettera *a*, del Regolamento di contabilità 4 maggio 1885, numero 3074, e cioè mediante offerte segrete da presentarsi all'asta, o da farsi pervenire in piego suggellato all'autorità che presiede all'asta per mezzo della posta, ovvero consegnandolo personalmente, o facendolo consegnare a tutto il giorno che precede quello dell'asta.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto; e si farà luogo al deliberamento, quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale, per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, e di quello speciale in data 20 marzo 1890, colla correlazione in data 10 giugno 1890, visibili assieme alle altre carte del progetto nell'Ufficio Contratti del Ministero.

I concorrenti dovranno esibire un certificato dal quale risulti che il concorrente ha officina propria, o, in difetto, una formale ed autentica dichiarazione dei proprietario dell'officina nella quale il concorrente intenderà far fabbricare i materiali; officina che dovrà essere di pieno gradimento dell'Amministrazione.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Stazione di Barletta.

(Progetto di massima per l'ampliamento).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa un nuovo progetto di massima per l'ampliamento

della stazione di Barletta in dipendenza dell'innesto nella medesima della nuova linea di Spinazzola.

Dal nuovo progetto vennero stralciati tutti quegli impianti che furono riconosciuti dal R. Ispettorato Generale delle Ferrovie come di non imprescindibile necessità.

La spesa approssimativa che si presume occorrere per far luogo alla attuazione del progetto di ampliamento, escluso l'impianto d'una condotta d'acqua dal fiume Ofanto, ascende a L 565,000.

La Società intenderebbe di provvedere alla esecuzione dei lavori parte in economia e parte mediante appalto a licitazione privata; per intanto essa domanda l'autorizzazione della spesa di L. 120.000 occorrenti per le espropriazioni.

><

Funicolare da Montesanto al Vomero (Napoli).
(Per il progetto di variante del tronco Corso Vittorio Emanuele-Montesanto).

Nelle « Informazioni » del n. 21 abbiamo dato notizia che la Banca Tiberina, nella sua qualità di sub concessionaria della funicolare da Montesanto al Vomero in Napoli, aveva rassegnato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate un progetto di variante al tronco della ferrovia medesima, compreso fra il corso Vittorio Emanuele e Montesanto.

Possiamo ora aggiungere che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha, con alcune modificazioni e riserve, approvato il progetto medesimo.

Questo, che fu concordato fra la sub-concessionaria ed il Municipio di Napoli, presenta l'unica soluzione che allo stato attuale delle cose sia possibile per portare a compimento, con la desiderata sollecitudine, la linea.

><

Per i viaggi degli impiegati dello Stato.

Sappiamo che i Delegati delle Società ferroviarie interessate stanno prendendo gli ultimi accordi per concertare definitivamente il testo delle disposizioni da emanarsi pei viaggi degli impiegati dello Stato; disposizioni che fra brevi giorni sarà possibile di sottoporre all'esame governativo.

><

Per l'orario della linea Cuneo-Mondovì.

Ci informano da Cuneo che quella Camera di Commercio ed Arti ha instato presso il Ministro dei Lavori Pubblici affinchè l'orario recentemente entrato in vigore per la ferrovia da Cuneo a Mondovì venga modificato in guisa che, come quello precedente, abbia un treno in coincidenza col diretto per Roma che parte alla mezzanotte da Genova e col secondo treno della linea Ceva-Ormea.

><

Per l'orario della linea Brescia-Venezia.

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato a quello dei Lavori Pubblici una istanza della Camera di Commercio di Padova per ottenere che si faccia proseguire per Padova e per Venezia il treno-omnibus n. 415, che attualmente si arresta a Brescia alle ore 5.30 pom.; e ciò allo scopo di interrompere il lungo intervallo che intercede fra la partenza da Verona dell'ultimo treno, n. 413, verso Padova-Venezia (ore 5.10 pom.) e il successivo, n. 23, dopo la mezzanotte (ore 2.23 notte).

><

Per le comunicazioni tra Girgenti e Porto Empedocle.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato a quello dei Lavori Pubblici una istanza della Camera di Commercio di Girgenti per ottenere che sia aggiunta una carrozza viaggiatori al treno merci in partenza da Girgenti alle ore 7 ant. ed a quello in partenza da Porto Empedocle alle 7 pom., e ciò allo scopo di rendere più agevoli le comunicazioni di Girgenti con Porto Empedocle, che è il centro del commercio dei golfi siciliani.

><

Per l'orario sulla linea Ascoli-San Benedetto.

Ci informano da Ascoli Piceno che quella Amministrazione Comunale ha reclamato al Ministero dei Lavori Pubblici contro l'orario nuovo attuatosi col 1° del corrente mese sulla linea da Ascoli a S. Benedetto; il quale non corrisponderebbe affatto ai bisogni degli interessati, imperocchè, mentre ha tolto importanti comunicazioni con treni che hanno per Ascoli il massimo interesse, impedisce agli abitanti della provincia di accedere in ora conveniente al capoluogo pel disbrigo dei loro affari.

In sostanza, l'Amministrazione predetta domanda che siano ripristinate: 1° la corsa che partiva da Ascoli alle 12.45 ant.; 2° quella di ritorno con partenza da San Benedetto nelle prime ore del mattino, sopprimendosi le due nuove corse testè istituite, l'una in partenza da Ascoli alle 11.40 ant., l'altra in partenza da San Benedetto alle 1.30 pom.

><

Linea Napoli-Caserta.
(Per il servizio della terza classe).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha disposto che il treno adriatico n. 94 sia ammesso al servizio della terza classe da e per le stazioni di fermata del treno stesso nel tratto fra Napoli e Caserta.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi il progetto studiato dalla Società esercente la rete Adriatica, pei lavori di consolidamento di una frana manifestatasi nella località Cavanelle, al km. 50 della ferrovia Bologna-Pistoia. La spesa all'uopo occorrente è preventivata di lire 54,100;

2. Che, a piena definizione di ogni vertenza relativa alla liquidazione finale e del collaudo definitivo dei lavori di costruzione del tronco da Bologna a Persiceto, nella ferrovia da Bologna a Verona, eseguiti dalla Impresa Morello Luigi, possano ammettersi i proposti maggiori compensi in lire 220,377.01;

3. Che possano approvarsi i maggiori compensi ed il relativo atto di sottomissione dell'Impresa Delvecchio, assuntrice dei lavori di costruzione del quarto tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, compreso fra Vernante e Limone, concernenti le murature di rivestimento in pietrame nelle opere d'arte minori e nelle gallerie, nonchè nel viadotto Rivoira, compensi pei quali è prevista la maggiore spesa di L. 230,000;

4. Che possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali per la costruzione di un cesso isolato nella fermata di Galatone, lungo la ferrovia da Zollino a Gallipoli;

5. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali pei lavori di sistemazione definitiva del servizio d'acqua nella stazione di Ravenna (Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini), per la cui esecuzione è preventivata la spesa di lire 82,200.

><

Il prefato Consiglio ha, poi, anche dato parere sulla questione relativa alla riduzione della multa incorsa dalla Ditta Miani, Venturi e Comp. di Milano per ritardo nella consegna del materiale mobile del quale assunse la fornitura coi contratti 31 marzo e 15 aprile 1886 e 11 settembre e 1° dicembre 1887.

><

Tariffe.

Il Presidente del Sindacato Agricolo di Torino ha rimesso al Ministro dei Lavori Pubblici le petizioni dei Consorzi Agricoli di Alba, Alessandria, Aosta, Chiavari, Ivrea, Mondovì, Mortara, Saluzzo, Sarzana, Susa, Torino, Varallo e Vigevano, e dei Sindacati Agricoli di Cuneo, Guarene, Ivrea, Macello e Verolengo, per ottenere che il nitrato di soda venga classificato nelle tariffe ferroviarie di trasporto come il solfato di ammoniaca, o al più come gli altri concimi artificiali, onde agevolarne l'impiego nell'agricoltura.

><

Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio sono state approvate le modificazioni proposte dalle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia ai punti seguenti delle tariffe dei trasporti: Intestazione dell'articolo 45 ed aggiunte allo stesso. Articolo 82, 1° capoverso, nomenclatura dell'acciaio; id. dell'alabastro; id. degli oggetti per fuochi di artifizio; id. delle canne d'India, ecc.; id. delle cassette di latta vuote; id. dei recipienti vuoti usati; id. delle corna greggie; id. del filo di metallo a punte; id. dei formaggi sodi, ecc.; id. del nitrato di soda; id. delle pelli greggie e secche di agnello, ecc.; id. della terra di Nocera; nota alla tariffa speciale n. 111, serie *C*; *nota bene* alla tariffa locale n. 204, ed infine allegato VI, art. IX, delle tariffe.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto per l'ampliamento della stazione di Campiglia Marittima lungo la ferrovia Piombino-Cornia;
2. Domanda della Società delle Tramvie del Chianti e dei Colli Fiorentini, per sostituire nella tramvia a vapore Firenze-S. Domenico la trazione elettrica;
3. Armamento delle linee Genova-Asti ed Avellino-Ponte S. Venere;
4. Perizie per ricarichi di massicciata lungo la ferrovia Lecco-Como;
5. Progetto di un magazzino merci nella stazione di Saponara Bauso lungo il tronco Messina-Saponara della linea Messina-Cerda;
6. Variante al ponte metallico sul vallone Castelluccio al km. 1.703 del 1° tronco Pisciotta-S. Mauro della ferrovia Battipaglia-Castrocucco;
7. Domanda dell'Intendenza di Finanza di Sassari per ottenere la concessione di rendere comune un muro di cinta della stazione di Golfo-Aranci con quello del cortile dell'attigua caserma doganale;
8. Convenzione stipulata col sig. Guardabasso per licenza di eseguire alcune costruzioni a distanza ridotta dalla ferrovia di diramazione al porto di Palermo;
9. Progetto di massima per la nuova stazione di Seregno e provvisoria sistemazione dell'attuale.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Castellamare-Segesta-Calatafimi. — *Voti provinciali per la costruzione.* — La Deputazione provinciale di Trapani, nella sua seduta del 27 scorso maggio, ha approvato, per essere presentato al Presidente del Consiglio dei Ministri, uno speciale ordine del giorno con cui si fanno voti per la pronta costruzione del tronco ferroviario Castellamare-Segesta-Calatafimi.

Anche per questa linea, al pari di quella Palermo-Calatafimi-Trapani, della quale abbiamo fatta parola in questa rubrica del n. 20, chiedesi che sia costrutta per l'Esposizione Nazionale di Palermo.

Tramvie di Milano. — *Biglietti di andata e ritorno e di corrispondenza.* — Riportiamo dal *Corriere della Sera:* « La Società Anonima degli Omnibus di Milano sta studiando il progetto diretto ad istituire dei biglietti di andata e ritorno da piazza del Duomo ai sobborghi.

« Il prezzo del biglietto sarebbe di centesimi 15, e la sezione di ritorno non sarà valida trascorse tre ore dal rilascio. Apposito meccanismo segnerà l'ora nel biglietto all'atto della distribuzione, che verrà ancora fatta dal conduttore.

« Oltre a ciò, si studia anche il progetto, già da noi altre volte caldeggiato, dei biglietti di corrispondenza fra le linee principali. Con 15 centesimi si dovrebbe poter andare da Porta Venezia a Porta Ticinese, da Porta Tenaglia a Porta Romana, da Porta Vittoria a Porta Genova, ecc.

« La Società Anonima, che è fiorentissima, è un po' anche in dovere di fare studi, il cui prodotto riesca a vantaggio dei cittadini che vanno in *tramways* ».

Tramvia elettrica Firenze-Fiesole. — *Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'esercizio.* — Di questo progetto e del suo tracciato abbiamo già sommariamente fatto cenno in questa stessa rubrica del n. 7 (17 febbraio del corrente anno). Diamo ora notizia che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in merito alla domanda presentata dalla Società per le Tramvie del Chianti e dei Colli Fiorentini per l'autorizzazione ad esercitare con motore elettrico la tramvia da Firenze a Fiesole, ha espresso parere che in via di esperimento possa essere accordata la chiesta autorizzazione, sotto l'osservanza di alcune condizioni riguardanti la velocità dei treni.

Tramvie a trazione funicolare e tramvie a trazione elettrica a Genova. — *Deliberazione del Consiglio comunale per la concessione.* — Facendo seguito alla notizia data nel n. 16, aggiungiamo che il Consiglio comunale di Genova nella seduta del 16 corrente ha approvate le seguenti proposte della Giunta Municipale:

1. Di concedere ai signori Francesco, Giuseppe e Teodoro Bucher la costruzione ed esercizio, per anni novanta, di due piani inclinati a trazione funicolare e di due tramvie elettriche e loro eventuali diramazioni, prolungamenti e modificazioni in conformità del progetto;
2. Di approvare il progetto di apertura della nuova strada fra piazza Manin e via Bobbio a Staglieno, compilato dall'Ufficio d'arte municipale, la cui spesa, presunta in L. 374,185.91, resterà a carico del Comune per L. 299,348.72; affidandone l'esecuzione a trattativa privata ai signori Bucher, previa l'opportuna autorizzazione del signor Prefetto, giusta la legge, in base al capitolato e tariffa da concordarsi colla Giunta;
3. Di stabilire che a detta spesa si farà fronte mediante l'assegno di L. 150,000, già inscritto nel bilancio 1890,

mandando ad inscriversi nel bilancio dell'esercizio 1891 l'assegno residuale per l'integrale pagamento da farsi ai signori Bucher;

4. Di chiedere la dichiarazione di pubblica utilità per tutte le opere relative all'impianto ed esercizio di tutti i piani e tramvie e loro possibili diramazioni e prolungamenti, a termini di legge, nonchè tutte le autorizzazioni che fossero necessarie da parte delle autorità governative per i descritti impianti e relativo esercizio;

5. Di conferire alla Giunta ed al Sindaco ogni più ampia facoltà necessaria per conchiudere e stipulare l'atto di concessione coi signori Bucher e per dare legale e completo eseguimento alla presente deliberazione.

Tramvie elettriche a Napoli. — *Proposta al Municipio per una nuova rete.* — Leggiamo nel *Corriere di Napoli:* « Siamo informati che al Municipio è stata presentata, da parte di una potente Ditta svizzera, ben conosciuta per aver eseguito lodevolmente molti simili lavori in Italia ed all'estero, una offerta per la costruzione e l'esercizio di una nuova rete di tramvie elettriche sul nuovo rettifilo, via del Duomo e rione Amedeo.

« Base della domanda è la compartecipazioue del Municipio all'intrapresa, offrendo la Ditta di dividere a perfetta metà con esso gli utili dell'esercizio, depurati di una quota per interessi sul capitale impiegato e per l'ammortamento annuo. Tale proposta di compartecipazione potrà forse sembrare a qualcuno soverchiamente complicata; ma a Parigi il contratto fra il Municipio e la Società del gas è appunto su questa base, e procura ogni anno al Comune ingenti lucri ».

Ricordiamo che di un complesso di progetti di tramvie elettriche a Napoli abbiamo fatto parola in questa stessa rubrica del n. 7 del 16 febbraio 1889.

Tramvia a cavalli Varese-Robarello. — *Studi per una diramazione.* — Riportiamo dalla *Lombardia:* « Gli studi per un tram a cavalli Varese-Robarello (ai piedi del Monte dov'è il celebre Santuario) sono molto avanti. Ora si studia la costruzione di un altro tronco di tram che, distaccandosi dalla linea principale Varese-Robarello, sulla località della Bettola, mette capo alla frequentatissima *fontana degli ammalati* ».

Circa la ripresa del progetto per una tramvia Varese-Robarello, vedasi questa stessa rubrica del n. 17.

Funicolare del Mottarone. — *Prossimo incominciamento dei lavori.* — Di questa funicolare, intorno ai progetti della quale ci occorse più volte di far parola (1), annunciasi che quanto prima si porrà mano ai lavori di costruzione, con animo di aprire la linea all'esercizio nel prossimo anno.

La sottoscrizione aperta per i due milioni occorrenti — aggiungesi — ebbe ottimo risultato, sì che dovrassi far luogo a riduzione fra le azioni sottoscritte.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie d'Europa. — *Statistica comparata della lunghezza al 1° gennaio 1889 e 1888.* — A maggiore sviluppo e completamento dei dati statistici pubblicati in questa stessa rubrica nel N. 10 del corrente anno, pubblichiamo il seguente completo prospetto delle ferrovie nei vari Stati d'Europa al 1° gennaio 1889 in confronto al 1° del 1888:

STATI	1888 chilometri	1889 chilometri	Aumento chilometri
Germania	39,596	40,575	979
Austria-Ungheria	24,705	25,731	1,026
Belgio	4,682	4,828	146
Danimarca	1,969	1,969	—
Spagna	9,492	9,669	177
Francia	34,227	35,263	1,036
Inghilterra	31,698	32,054	356
Grecia	605	625	20
Italia	11,590	12,351	761
Paesi Bassi	2,952	3,000	48
Portogallo	1,829	1,913	84
Rumenia	2,351	2,475	124
Russia	28,518	29,414	875
Serbia	517	517	—
Svezia e Norvegia	8,950	9,089	139
Svizzera	2,723	2,792	69
Turchia e Balcani	1,393	1,649	256
Malta	11	11	—
Totale	207,808	213,925	6,117

(1) Vedi « Notizie Ferroviarie Italiane » nei numeri 4 e 6 del corrente anno.

Ferrovie del Gottardo. — *Termini per la costruzione delle linee d'allacciamento Nord.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato in questa stessa rubrica del N. 23, aggiungiamo che il Consiglio degli Stati, nella sua seduta del 12 corrente ha, circa la scadenza dei termini per la costruzione delle linee *Zugo-Walschweyl-Goldau* e *Lucerna-Kussnacht-Immensee*, linee d'approccio Nord alla ferrovia del Gottardo, approvato che: fino al 31 dicembre 1890 dovranno essere inoltrati i piani variati tecnici e finanziari già elaborati nel 1886; entro il 1° aprile 1891 saranno incominciati i lavori del tunnel ed in terra; entro il 31 dicembre 1893, amendue le linee dovranno essere terminate ed aperte all'esercizio. — Questi termini furono poi adottati anche dal Consiglio Nazionale il 19 corrente.

Ferrovie Svizzere. — *Per il riscatto.* — Il Consiglio Nazionale, nella seduta del 20 corrente, si pronunciò in massima per il riscatto delle ferrovie, decidendo con voti 99 contro 9 di entrare nella discussione del progetto di riscatto, da parte della Confederazione, delle azioni della Giura-Berna.

Ritorneremo altra volta su questo importante argomento, a cui già ci occorse parecchie volte di accennare.

— *Progetti di nuove concessioni.* — Il Consiglio degli Stati nella sua seduta del 12 corrente ha accettati i progetti del Consiglio Federale per le ferrovie *Filisur-Samaden* ed *Enge-Kalbenhof-Utokulm;* questa seconda ad ingranaggio.

— — Il Consiglio Nazionale nella seduta del 16 corr. ha accordato: 1° la concessione della ferrovia del *lago di Thun Sckerzligen-Därligen;* 2° la concessione per la *ferrovia Glion-Rockers de Noye;* 3° la variante della concessione per la *ferrovia Sissach-Gelterkinder;* 4° la concessione per la *ferrovia Filisur-Samaden* (ferrovia dell'Albula).

Tutte queste concessioni vennero accordate giusta le deliberazioni del Consiglio degli Stati, da noi accennate in questo numero e nei precedenti.

— *Ferrovia del Monte Generoso.* — Il 16 corrente ha avuto luogo la visita di collaudo dell'ultimo tronco della ferrovia del Generoso, dalla stazione di Bella Vista a quella della Vetta, per parte dei delegati dell'Autorità federale.

La Direzione della ferrovia ci annunzia che, in seguito al collaudo, la linea sarà aperta al pubblico, per tutto il percorso, domani 22.

Circa questa ferrovia vedi l'articolo a pag. 364 del n. 23 del 7 corrente giugno.

Ferrovie Francesi. — *Studi di nuova tariffa d'abbonamento chilometrico.* — Le Compagnie ferroviarie di Francia sono state invitate dal Ministro dei Lavori Pubblici a studiare un progetto di abbonamento chilometrico stabilito sulle seguenti basi:

1. I viaggiatori che, abbiano pagata la somma stabilita per l'abbonamento, hanno pieno diritto di viaggiare liberamente per tutte le reti partecipanti;

2. Gli abbonamenti si faranno per le tre classi, colla durata di tre o sei mesi, o di un anno;

3. Il minimo dei chilometri, pei quali può essere fatto l'abbonamento, è di 1000 al mese;

4. La riduzione sui prezzi della tariffa generale varierebbe dal 40 al 75 0[0.

Ricordiamo — circa i biglietti e libretti d'abbonamento chilometrico, o sistemi affini, allora in uso od in studio nei

principali Stati d'Europa — che di essi abbiamo ampiamente trattato in ispeciali articoli nei numeri del 1888: 8 (Francia), 17 (Austria-Ungheria) e 23 (Francia); oltre che nelle « Notizie diverse » del n. 28 e nelle « Notizie ferroviarie estere » del n. 32 dello stesso anno, ecc.

Omnibus e carri elettrici a Londra. — Quanto prima incomincierà l'esperimento a Londra di un nuovo servizio di omnibus elettrici tra Charing-Cross e King's Cross per Regent-Street e Euston-Road.

Le vetture saranno sei, lunghe m. 4.80; potranno contenere, all'interno e sull'imperiale, 26 persone. La forza motrice sarà fornita da accumulatori.

È in progetto inoltre l'apertura di uno speciale servizio per le merci.

Notizie Diverse

Ministero delle Poste e dei Telegrafi. — *Nuovo ordinamento dal 1° luglio p. v.* — In seguito alla fusione delle due Direzioni generali delle Poste e dei Telegrafi, era necessario un rimpasto nelle varie attribuzioni dei servizi, relativamente anche al nuovo ruolo del personale che andrà in vigore col 1° luglio p. v.

Il Ministro Lacava ha quindi, con recente decreto, disposto che il suo Ministero sia ripartito in dieci divisioni e trentasei sezioni, più un ufficio centrale d'ispezione e quattro uffici isolati (Gabinetto, Archivio, Cassa centrale e Ufficio tecnico).

Le dieci divisioni saranno così ripartite:

I. (4 sezioni). — Personale;

II. (3 sezioni). — Istituzione di uffici e di collettorie postali, servizi di trasporto delle corrispondenze e dei pacchi postali, servizio rurale, cauzioni;

III. (4 sezioni). — Servizi della posta, lettere e dei pacchi;

IV. (3 sezioni). — Stradamento delle corrispondenze postali, movimento dei dispacci postali e dei pacchi, servizi marittimi;

V. (5 sezioni). — Servizi dei vaglia, dei titoli di credito, delle riscossioni e delle associazioni ai giornali;

VI. (3 sezioni). — Dei risparmi — parte amministrativa;

VII. (3 sezioni). — Dei risparmi — parte contabile;

VIII. (4 sezioni). — Servizio tecnico telegrafico e servizio tecnico comune;

IX. (3 sezioni). — Servizio dei telegrammi, economato;

X. (4 sezioni). — Ragioneria.

Il movimento industriale in Italia nell'ultimo triennio. — *La Direzione generale della statistica* ha raccolto le notizie sul Movimento industriale in Italia dal luglio del 1887 in poi. Risulta da tale pubblicazione che in questo triennio furono fondati questi nuovi opifici:

Molini per la macinazione dei cereali 35 - pastifici e panifici 13 - fabbriche di conserve alimentari 3 - distillerie di spirito, fabbriche di liquori e cremore di tartaro 22 - stabilimenti enologici 17 - fabbriche di birra 2 - fabbriche di bevande e gazose 6 - frantoi da olio d'olivo 9 - caseifici 2 - fabbrica di cere 4 - concerie di pelli e fabbriche di concimi 9 - lavorazione di oggetti di pelle e calzolerie 2 - fabbriche di saponi, steariche e profumerie 9 - fabbriche di fiammiferi 4 - fabbriche di polveri, dinamite e carboni 5 - fabbriche di laterizi, cementi, stoviglie e calce 38 - stabilimenti metallurgici e meccanici 48 - stabilimenti per lo sviluppo della energia e illuminazioni elettriche 3 - fabbriche di mobili, segherie, carpenterie 15 - lanifici, cotonifici, iutifici e simili 39 - stabilimenti di sericoltura e setifici 12 - fabbriche di maglierie e passamanterie 11 - fabbriche di cappelli 5 - sartorie, fabbriche di ombrelli, mode e generi di fantasia 4 - cartiere, stamperie e litografie 19 - fabbriche di maioliche, mosaici e vetrerie 8 - lavori in asfalto e affini, fabbriche di prodotti chimici 7 - lavori in oro e galvanoplastica 3 - fabbriche di turaccioli di sughero e di generi di gomma 3 - fabbriche di corde armoniche 1 - cave di marmo 3.

Oltre poi alla fondazione dei 363 nuovi opifici, si verificarono numerose ampliazioni negli opifici esistenti prima del luglio 1887 specialmente in quelli situati nelle Provincie in cui ebbero luogo i nuovi impianti.

Di una statistica delle Società Industriali esistenti nel Regno il 31 dicembre 1887, abbiamo fatto cenno in questa stessa rubrica nel n. 14 del 7 aprile 1888.

Cartoline postali a matrice. — *Progetti inglese e francese.* — L'Amministrazione postale inglese sta studiando una proposta fattale di autorizzare la creazione e lo smercio di una cartolina postale a matrice (cioè a madre e figlia) che dia mezzo allo speditore di ritenersi un cenno di quanto ha scritto.

Queste cartoline sarebbero riunite, come i *chèques*, a libretti.

Lo speditore non avrebbe che a staccarne la così detta *figlia* per impostarla e potrebbe opportunamente mediante una tenue tassa fare apporre il bollo alla *madre* ed alla *figlia* dall'Ufficio postale per autenticazione della data di spedizione.

Consimile proposta fu presentata da un fabbricante francese al Direttore delle Poste in Francia.

Viaggi intorno al mondo. — La Compagnia « Canadian Pacific Railway » ha preso gli opportuni provvedimenti per equipaggiare e provvedere di quanto occorra tre o quattro piroscafi che faranno direttamente il giro del mondo, compatibilmente coi tratti di continente.

Questi piroscafi partiranno da Montreal, Halifax e New-York, in autunno per evitare i grandi calori della state nell'India e nel canale di Suez. L'itinerario è così fissato: Londra, Gibilterra, Malta, Suez, Pennang, Calcutta, Hong-Kong, Yokoama e Vancover. I passeggieri resteranno, durante tutto il viaggio, sul piroscafo sul quale hanno preso imbarco.

Tramvie in servizio d'innaffiamento delle strade. — Una innovazione assai originale è messa in pratica da qualche tempo a Louisville nel Kentucky (Stati Uniti del Nord d'America); i tramways vi sono utilizzati per innaffiare le strade.

Ogni vagone ha un serbatoio e un tubo a rubinetto su ciascuno dei suoi lati, e, quando è in movimento, manda l'acqua a destra e a sinistra sul suo percorso. Si calcola che ciascun vagone spanda così 70 a 80 ettolitri d'acqua ad ogni viaggio.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

I. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 565,000* per ampliamento stazione di Barletta, escluso impianto condotta d'acqua dal fiume Ofanto;

L. 35,000 per consolidamento fra i chilometri 64 e 81 della ferrovia da Roma ad Orte, dipendentemente dal raddoppiamento di binario tra Fara Sabina ed Orte;

L. 10,780 per completamento della massicciata lungo il tronco Fornovo-Berceto della linea Parma-Spezia;

L. 10,500 per consolidamento delle trincee ai km. 49.450 e 53.650 della linea Benevento-Campobasso;

L. 8,600 per costruzione di due cavalcavia ai chilometri 43.882 e 44.957 della linea Roma-Orte, pel raddoppiamento del binario tra Fara Sabina ed Orte;

L. 1,500 per demolizione del vecchio ponte di Camugnone rovinato in parte in conseguenza della frana presso la stazione di Pioppe S. Salvaro della linea Bologna-Pistoia;

L. 1,390 per modificazione e ampliamento delle tettoie delle vetture Pulmann presso le officine di Napoli.

Rete Sicula. — L. 12,935.12 per la costruzione di armature, con rotaie fuori uso, da utilizzare nei ristauri delle gallerie;

L. 4,855.33 per parziale consolidamento dell'acquedotto detto Rosina fra le progressive 130.550 e 130.850 da Palermo al tronco Canicatti-Caldare.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 7000 per consolidamento delle scarpe destra e sinistra della trincea fra i km. 310.716 e 311.168 della tratta Serino-Avellino;

L. 1650 per riparazioni di danni prodotti dalle pioggie del 16 dicembre 1889 fra Bianconovo e Saline.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici (3 luglio p. v., ore 10 ant.) — Appalto* e deliberamento definitivo delle provviste ferri minuti per l'armamento di tronchi delle linee Noto-Licata, Scordia-Caltagirone, Reggio Castrocucco e Sicignano-Castrocucco.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Lavori murari per la sistemazione di 14 manufatti a travata metallica lungo il tronco di ferrovia da Padova a Venezia, col ribasso del 20 0|0 sui prezzi di tariffa, alla ditta Barina Antonio;

Lavori metallici relativi al rafforzamento di 14 travate metalliche in opera fra le stazioni di Padova e di Venezia, col ribasso del 22.11 0|0 sui prezzi di tariffa, alla Società Veneta, Fonderia ex Rocchetti.

Rete Mediterranea. — Montemuro Pietro di Potenza i lavori di sistemazione della falda in frana fra i km. 142.062 e 142.225 della tratta Baragiano-Picerno, col ribasso del 27.27 0|0;

Cellesi Domenico di Siena i lavori di consolidamento frane nelle trincee di Gano, Casino, Monteforelli e Riluogo, fra le stazioni di Asciano e Siena, col ribasso del 20 0|0.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze. — Costruzione del tronco Fantino-Crespino della ferrovia Faenza-Firenze, della lunghezza di m. 5791.50, compreso fra il termine del tronco Marradi-Fantino (progressiva 5.100) e l'argine del tronco Crespino-Fosso Canecchi (progressiva 10.891,50) inclusa la stazione di Crespino, col ribasso del 40.30 0|0 all'ing. Colacicchi (Vedi N. 20).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso. — Costruzione del tronco Bosco Redole-Boiano della ferrovia Isernia-Campobasso, della lunghezza di m. 11,800, col ribasso del 34.87 0|0 a Guglielmo Cicognani (Vedi N. 20).

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea — (*Seduta del Comitato, 20 corrente*). — De Rossi Francesco d'Acqui, per costruzione lotto 4° di Alice Belcolle e 5° di Castelletto Molina della linea Genova-Asti, compresi fra le progressive 59.880 e 64.500:

Angelo Caroggio di Borzoli per costruzione della 1ª tratta del tronco Polcevera-Mele, della linea Genova-Asti, lunga m. 2,770;

Fratelli Confalonieri di Milano, per fornitura in opera dei serramenti occorrenti pei fabbricati nelle stazioni e case di guardia della linea Sparanise Gaeta e della Velletri-Terracina;

Edoardo Almagià di Avellino, per costruzione della 1ª tratta del tronco Avellino-Paternopoli della linea Avellino-Rocchetta-Melfi, compresa fra le progressive 419 e 7,030;

Sisto Jella di Valmontone, per costruzione dei tronchi 10° e 11° della linea Roma-Segni, compresi fra le progressive 44.612.89 e 53.220;

Michele Ansaldi di Torino, per fornitura di 6 torni, 6 fresatrici e 3 mole per le Officine di Torino;

Tambellini Lorenzo di Pisa per consolidamento della frana nella trincea di Monteverde, fra le stazioni di Paganico e Monte Antico nella linea Montepescali-Asciano.

Ing. Enrico Giovanni di Torino per fornitura di macchine idrauliche occorrenti per le nuove Officine di Torino;

Lodovico Tarizzo e C. di Torino, per fornitura di 6 trapani e una mola per le Officine di Torino;

Baldassarre Francesco di Taranto, per consolidamento della trincea in frana al chilometro 195.900 della linea Napoli-Metaponto, fra Campomaggiore e Calciano;

Ing. Giovanni Servettaz di Savona, per provvista in opera di due apparati idrodinamici per la manovra di scambi e segnali in stazione di Santhià;

Lodovico Tarizzo e C. di Torino, per fornitura di un tornio, di una limatrice e di una piallatrice per le Officine di Rivarolo-Ligure;

Giani Giuseppe di Torino, per fornitura di un tornio a filettare e due macchine Brown a filettare;

Güller e Füst di Intra, per fornitura di un maglio a vapore e di una piallatrice da legname per le Officine di Rivarolo Ligure.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Comune di Sgurgola (Roma) (30 giugno, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di allacciamento e conduttura delle acque potabili, ecc. Importo ridotto dell'1 0|0 su L. 28,671.76 (V. n. 23).

Città di Genova (1° luglio, ore 3 pom., 1ª asta). — Appalto per la demolizione dei fronti bassi e sistemazione della spianata del Bisagno. Importo L. 440,000. Cauz. provv. L. 6000. Cauz. def. il decimo. Fatali 16 luglio, ore 12 merid.

Municipio di Modena (2 luglio, ore 1 pom., def.). — Appalto dei lavori d'arte muratoria, costituenti il lotto 1° dell'appalto generale per la costruzione del Palazzo di Giustizia. Importo ridotto del 5.05 0|0 su L. 138,649.57 (V. n. 19).

Comune di Onano (3 luglio, ore 10 ant., def.). — Appalto dei lavori di risanamento dell'abitato del Comune di Onano. Importo ridotto L. 34,150.93 (V. n. 20).

Comune di Fiorenzuola d'Arda (3 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione di due edifici scolastici. Importo L. 97,881.51. Cauzione provv. L. 2500. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Roma (4 luglio, ore 11 ant., unico e def.). — Appalto dei lavori per la rinnovazione del selciato di Borgo Pio e vie adiacenti. Importo L. 22,000. Cauz. provv. L. 1100. Cauz. def il decimo. Lavoro compiuto in 50 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Aquila (4 luglio, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 4° tronco della strada provinciale di 2ª serie, n. 48, da S. Lucia nel Cicolano per la Valle del Salto a Rieti, e diramazione da S. Lucia per i Prati di Castiglione, la Sella di Acquafredda Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo, alla Nazionale Aquila-Teramo, compreso fra il fosso di Offeio e S. Martino (m. 5,016.44). Importo ridotto L. 124,535.31 (V. n. 22).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Rovigo (7 luglio, ore 10 ant., unico e def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla definitiva sistemazione dell'argine destro d'Adige, lungo il tronco 2° della Sezione II, nei Comuni di Concadirame e Boara Polesine (m. 8500). Importo L. 283,700. Cauz. provv. L. 14,000. Cauz. def. il decimo. Lavori compiuti in 365 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Regia Prefettura di Cosenza (8 luglio, ore 10 ant, 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale n. 111, da Cosenza per Aprigliano ed Acqua del Prete alla Provinciale Coraci-Nazionale Silana presso Acqua del Cervo, con diramazione da Aprigliano a Pian del Lago, compreso fra l'abitato di Aprigliano (Rione Grupa) ed il fiume Craticello (metri 9,949). Importo lire 246,742. Cauzione provvisoria L. 12,000. Cauz. definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Genio Militare di Milano (10 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione d'una caserma per il Distretto Militare di Milano. Importo L. 1,046,000. Cauzione lire 105,000. Lavori compiuti in 650 giorni.

SVIZZERA — *Canton Ticino.* — Il Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni ha pubblicato il concorso: 1° per l'esecuzione delle opere da capo mastro necessarie all'erezione del nuovo fabbricato della Scuola Normale femminile in Locarno, dell'importo approssimativo di fr. 37,000; 2° per la fornitura di tonnellate 18 di travi in ferro, per lo stesso fabbricato.

Disegni, prescrizioni e capitolati d'appalto, ostensibili presso la Cancelleria del Dipartimento. Inoltrare le offerte garantite, per il primo, con deposito di fr. 3500, per il secondo, di fr. 500, al Consiglio di Stato per le 11 ant. del 25 corrente mese.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione d'Artiglieria e Torpedini — Spezia — (27 giugno, ore 11 ant., 2ª asta per deserzione 1º incanto). — Fornitura di **tubi** greggi di ottone e di rame trafilati. Importo lire 41,949. Cauzione L. 4200. Fatali 11 luglio, ore 12 merid.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (30 giugno, ore 12 merid., fatali). Fornitura di kg. 400,000 di **ferraccio** grigio in pani Eglinton o di qualità equivalente. Importo ridotto L. 45,504 (v. n. 18 e 21).

R. Arsenale di Costruzione — Torino — (30 giugno, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di tonn. 500 **carbone** agglomerato in formelle a L. 40; tonn. 200 **litantrace** magro a L. 45. Importo L. 29,000. Cauzione L. 2900. Consegna a giorni 100.

Municipio di Roma (14 luglio, ore 11 ant., unica e definitiva). — Fornitura dei **tubi** in ghisa, nonchè dei pezzi accessori occorrenti per la rinnovazione delle condotture dell'acqua Vergine nella via Lata, nella piazza del Collegio Romano, nelle vie del Gesù, della Pigna, dell'Arco della Ciambella, Argentina, Arenula fino a piazza Branca, dei Falegnami e piazza Mattei. Importo L. 24,000. Cauzione L. 2400. Consegna a mesi 3.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Società fabbriche unite di biacca e colori, Genova: minio in polvere, L. 22,962.24;

Giliberti e C., Napoli: quercia, L. 20,069.38;

Berretta e Sciaccaluga, Venezia: bracciuoli di faggio, L. 1350:

Società Anonima Tardy e Benech, Savona: ferro in verghe, L. 13,494.60;

Société des mines et fonderies de zinc de la Vieille Montagne, Chénée: zinco in fogli e chiodi di zinco, L. 5480;

Robert Huypen e C., Iserlohn: cerniere di metallo Argyroid, L. 5300;

Blackwalt Galvanized Iron Company, Londra: lamierino di ferro galvanizzato, L. 7200;

Gerolamo De Marchi fu Antonio, Sampierdarena: sevo bianco purgato, L. 28,460.64;

Francesco Delle Piane, Genova: stagno in pani, L. 36,371.64;

Fratelli Leis, Venezia: olio d'oliva di prima qualità, lire 26,935.88.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto il lavoro di allargamento del Ponte in ferro sul Torano per conto della Provincia di Caserta.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Giugno 14	Giugno 21
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 741.50	736
» » Mediterranee	» 590	585
» » Sicule	» 575	590
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 365	362.50
» » Gottardo	» 870	860
Buoni Ferrovie Meridionali	» 540	540
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 295	294
» » Novara-Seregno	» 210	207.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 318.50	318
» » » 2ª emiss.	» 304	305.50
» » Centrale Toscana	» 520	520
» » Meridionali	» 315.25	314.75
» » Sarde, serie *A*	» 308.50	309
» » » serie *B*	» 312	312 50
» » » 1879	» 307.25	307
» » Pontebba	» 465	465
» » Nord-Milano	» 264.50	264.50
» » Meridionali Austriache	» 336	336
» » Gottardo 4 °/₀	» 102.25	101.60

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

5 luglio. — **Tramvie Occidentali in Torino.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom., in Torino.

6 luglio. — **Tramvia Novi-Ovada.** — Assemblea generale per le ore 12 merid., in Novi.

7 luglio. — **Società An. dei Tramways a vapore Interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom., a Bruxelles.

10 luglio. — **Strada Ferrata Alessandria-Novi-Piacenza.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 4 pom., in Torino, nella Sede della Società.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

28 luglio. — **Banca Nazionale nel Regno d'Italia.** — Assemblea generale per le ore 1 pom., in Roma.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Mediterranea. — Pagamento della cedola n. 9 in L. 12.50 delle 270,000 azioni di 1ª emissione a titolo di secondo acconto sul dividendo 1889-90 (V. *Avvisi delle Società Ferroviarie*, pag. 403).

Rete Adriatica. — Pagamento della cedola XLI in L. 15 in oro; della cedola XL in L. 12.50 e delle cedole delle azioni vecchie e di quelle emissione 1889. — Rimborso in L. 500 dei Buoni estratti (V. *Avvisi delle Società Ferroviarie*, pag. 404).

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° luglio saranno pagate:

Cedola N. 34 . . . in L. 6.25 più L. 1.25
» » 35 (Serie B) » 6.29.

La *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 143 del 19 corr. pubblica la distinta delle obbligazioni (Serie B) estratte il giorno 17 corr. e rimborsabili dal 1° luglio.

Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche in Padova. — Estrazione di 44 obbligazioni:

Ventiquattro titoli da una Obbligazione:
2795 914 24 2100 3837 1158 278 5294 1894 4609 3620 6786 6081 1681 3258 1030 3918 2656 4102 3461 3056 4481 5691 3338.

Quattro titoli da cinque Obbligazioni:
1445 1296 134 587.

Tanto il rimborso delle Obbligazioni verso consegna del titolo, quanto il pagamento della cedola n. 8 su tutte le Obbligazioni sarà fatto dal 1° luglio 1890.

Società An. Ferrovia Santhià-Biella. — Distinta delle 44 azioni estratte a sorte: 118 165 592 616 672 1439 1467 1482 1591 1644 1647 1764 1777 1810 1900 2254 2445 2499 2990 3356 3658 3675 3682 3874 4244 4925 5178 5301 5519 5977 5988 6148 6499 6510 6560 6737 7046 7261 7869 7923 7983 8391 8694 8803 che dal 1° luglio p. v., saranno rimborsate in L. 450 e sostituite con azioni di godimento. In pari tempo il Banco Sconto e Sete di Torino pagherà il saldo dividendo dell'esercizio 1889 in L. 14 sulle azioni ordinarie contro la cedola N. 13, e L. 3.50 sulle azioni di godimento contro la cedola N. 8.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 30 giugno corrente saranno pagate:

la cedola N. 49 (tipo oro e tipo carta) in L. 15
» » » 6 (Ferrovia Tunisi-Goletta) » 20.

Le Obbligazioni della serie *C*, state estratte, in L. 1000, e in L. 1000 le Obbligazioni 4 0[0 in oro seguenti: 3794 6048 3938 6255 4139 1791 6361 1467 3488 1208 2184 5365 1669.

VERSAMENTI.

Rete Mediterranea. — Ultimo decimo nuove azioni (V. *Avvisi delle Società Ferroviarie*).

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Concessione di miniere in Italia.

Con R. Decreto 18 maggio u. s. è stata concessa al signor Luigi Lery la miniera di grafite denominata *Timosella*, posta nel territorio dei comuni di Pramollo e San Germano Chisone, in provincia di Torino.

Con R. Decreto del 18 maggio u. s. è stata concessa ai signori Pietro Morandi e Soci la miniera di ferro denominata di *Monte Ortasolo*, posta nel territorio del comune di Schilpario, in provincia di Bergamo.

Con R. Decreto del 18 maggio u. s. è stato concesso a favore della Società anonima di Montesanto l'ampliamento del campo di concessione della miniera di piombo e zinco denominata *Masua* posta nel territorio d'Iglesias, in provincia di Cagliari.

Carboni.

BELGIO. — Il mercato si è occupato specialmente della aggiudicazione dell'appalto, il 17 corrente a Liegi e Charleroi, del combustibile per le Strade Ferrate dello Stato.

A Liegi furono aggiudicati 20 lotti: carbone grasso, tipo I, da fr. 19 a 19.20; grasso, tipo II, fr. 20.80; magro da fr. 13 a 16.50; mezzo grasso, tipo III, da fr. 15.75 a 16; mezzo grasso, tipo IV, da fr. 16.85 a 17. In aprile il tipo III, mezzo grasso, valeva franchi 15.80; il tipo IV fr. 16.95.

A Charleroi furono aggiudicati 66 lotti: carbone grasso, tipo I, fr. 18; grasso, tipo II, da fr. 18 a 19.50; magro da franchi 12.80 a 14.50; mezzo grasso, tipo III, da fr. 14.60 a 16; id., tipo IV, da fr. 17 a 17.50.

Francia. — Continuano le condizioni del mercato accennate nel nostro precedente numero; mantiensi sempre la importazione dal Belgio. I consumatori temono nuovi grossi scioperi e cercano rifornire i proprii *stocks* di riserva.

Germania. — Il mercato dei carboni continua a risentirsi della debolezza del mercato siderurgico; il ribasso tuttavia non ha toccato al punto che credevasi. Per l'interno il *coke* mantiensi da 12 a 14 M.

Inghilterra. — Annunciansi grosse provviste da parte delle Società ferroviarie. Il carbone per locomotiva del Derbyshire e del Nottinghamshire fu venduto a 9 sc. 6 d., quello del Yorkshire a 10 sc. 6 d. Il carbone per gaz fu contrattato con un aumento da 2 a 3 sc. sui prezzi degli scaduti contratti.

Ferri e ghise.

Belgio. — Sempre scarsa la dimanda, specialmente nella ghisa, un po' più ricercati gli acciai; le rotaie a fr. 125 a bordo Anversa.

Francia. — Accentuasi il ribasso. I ferri sono discesi da franchi 190 a 185 ed anche 180.

Germania. — I corsi sono sempre deboli: ghisa *spiegel* circa 95 M., *puddlage* 78 M., *moulage* 82 M., ghisa *Bessemer* 82 M., barre 180 M., *poutrelles* 150 M., *tôles* per caldaie 200 M.

Inghilterra. — *Middlesbrough.* — Mercato più animato. Ghisa *Cleveland*, n. 3, quotata 41 sc. 6 d.; rotaie Ls. 5.

— *Glascow.* — *warrants* 44 sc. 7 d.

Rame.

Francia. — *Parigi.* — Accentuasi sempre più il rialzo. *Chilì*, in barre, prime marche, fr. 157.50 contro 155 della settimana precedente; marche ordinarie fr. 152.50 contro 150; lingotti e piastre fr. 160 contro 155; *Best Selected* fr. 165 contro 161.25.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato sostenuto, specialmente per l'elettrolittico da M. 79 a 85. Inglese affinato, in lingotti, da M. 65 a 66, inglese laminato, dogana compresa, M. 79, con aumento di 2 M.

Inghilterra. — *Londra.* — Mercato assai instabile specialmente per il *Chilì* in barre; questo molto fermo in chiusura da Ls. 58-7 a 59-9 a contanti e da Ls. 59 a 59-17 a tre mesi. *Tough* inglese da Ls. 60-10 a 61-10; *Best Selected* da Ls. 64 a 65, fogli forti da Ls. 69 a 70, fogli dell'India da Ls. 65 a 66.

Stagno.

Francia. — *Parigi.* — Mercato sostenuto. *Billiton*, invariato, a fr. 255; *Banca* fr. 260 contro 258.75 della settimana precedente; *Détroits* fr. 253.75 contro 252.50; stagno inglese franchi 255 contro 252.50.

Germania. — *Amburgo.* — Accentuasi il rialzo. *Banca*, in blocchi, M. 105 ogni 50 kg. con aumento di 3 M. sulla settimana precedente; stagno inglese, in blocchi, M. 107 contro 102; stagno affinato 109 M. contro 104.

Inghilterra. — *Londra.* — *Détroits* da Ls. 95-17-6 a 96 a contanti, da Ls. 96-5 a 96-10 a tre mesi. Australiano da Ls. 96-5 a 96-7-6. Lingotti inglesi ordinari Ls. 99, barre Ls. 100, lingotti affinati Ls. 101.

Olanda. — *Amsterdam.* — Mercato fermo, attivo nei contratti del disponibile; *Banca*, pronto, da fior. 57 a 58; *Billiton*, disponibile, da fior. 56 1/4 a 57 1/2. Chiusura un po' più debole.

— *Rotterdam.* — *Banca*, pronto, fior. 57 1/2, a termine fior. 57 3/4; *Billiton*, disponibile, fior. 57, a tre mesi 57 1/2.

Piombo.

Francia. — *Parigi.* — Mercato sostenuto sui prezzi della settimana precedente, cioè: Marche ordinarie, consegna all'Hâvre, franchi 33.50; id., consegna a Parigi, fr. 34.25.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato debole, ai prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — Continua il miglioramento accennato nel numero precedente. Straniero da Ls. 13-5 a 13-7-6, inglese da Ls. 13-7-6 a 13-10.

Zinco.

Francia. — *Parigi.* — Tendenza al rialzo. Zinco di Slesia, consegna all'Hâvre, invariato a fr. 61.50; altre buone marche, consegna all'Hâvre ed a Parigi, fr. 61 con aumento di fr. 0.25.

Germania. — *Amburgo.* — Invariato lo zinco di Slesia, per consegna, da M. 24.50 a 25.50; laminato di Slesia e *Vieille-Montagne*, questo dogana compresa, M. 26.20 ogni 50 kg.

Inghilterra. — *Londra.* — Marche ordinarie da Ls. 23-7-6 a 23-10, marche speciali da Ls. 23-10 a 23-12-6.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano
Capitale sociale L. 180 milioni - Versate L. 175,500,000.

AVVISO.

Pagamento della Cedola N. 9 delle N. 270,000 azioni di prima emissione.

Si fa noto ai portatori delle 270,000 azioni di prima emissione che, secondo la deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione, a cominciare dal 1° luglio p. v. sarà pagata, contro presentazione della Cedola N. 9, la somma di L. 12.50 per ogni azione a titolo di secondo acconto sul dividendo 1889-1890.

Versamento dell'ultimo decimo sulle 90,000 azioni di nuova emissione.

Si ricorda ai possessori dei certificati interinali rappresentanti le 90,000 nuove azioni che dal 26 al 30 corrente mese dovrà essere versato l'ultimo decimo, sull'importo del quale sarà scontato, verso ritiro della Cedola n. 3 da staccarsi dal certificato medesimo, l'interesse maturantesi al 1° luglio p. v. in L. 8.90 per azione. L'importo dell'ultimo decimo viene così ridotto a L. 41.10 per ogni nuova azione.

La Cedola n. 9 delle azioni vecchie sarà pure accettata fino dal 26 corrente e computata come denaro nel versamento del detto ultimo decimo.

Cambio dei certificati interinali delle 90,000 nuove azioni coi corrispondenti titoli al portatore.

A tenore del programma di sottoscrizione delle 90,000 nuove azioni, dovendo queste essere dal 1° luglio 1890 interamente pareggiate alle antiche (fatta solo eccezione per quanto riguarda il residuo dividendo dell'esercizio chiuso al 30 giugno 1890, esclusivamente spettante a queste ultime), i portatori dei certificati interinali delle dette nuove azioni interamente liberati, per ottenere il cambio colle azioni definitive al portatore, dovranno eseguire il deposito dei loro certificati presso una delle Casse incaricate del servizio, compilando contemporaneamente ed in doppio esemplare l'apposito modulo che troveranno a loro disposizione presso le Casse medesime, con tutte le indicazioni richieste dallo stampato e non omettendo di specificare ben chiaramente in quale città e presso quale delle Casse incaricate del servizio essi intendano di ritirare i corrispondenti titoli al portatore.

Il modulo potrà comprendere un numero indeterminato di certificati, sempreché questi sieno intestati alla medesima Ditta ed assegnati per il ritiro delle corrispondenti azioni al portatore ad una stessa Cassa e località. Non verificandosi queste circostanze, occorreranno moduli separati per ogni Ditta intestata e per ogni destinazione.

La Cassa che riceve i certificati in deposito ne rilascierà al presentatore apposito scontrino di ricevuta.

Trascorsi 20 giorni dall'effettuazione del deposito dei certificati interinali, gli interessati potranno ritirare le azioni al portatore presso le Casse da loro come sopra designate, restituendo lo scontrino suddetto e firmando la insertavi dichiarazione di ricevuta, a completo discarico della Società, in proprio quando il presentatore sia l'intestato o possa legalmente rappresentarlo, o per mandato dell'intestato medesimo, fatto anche in forma di regolare delegazione.

In ogni caso le azioni al portatore non saranno consegnate agli aventi diritto prima del 1° luglio 1890.

Milano, lì 9 giugno 1890.

LA DIREZIONE GENERALE.

Basilea Basler Bankverein.
» De Speyr e C.
Berlino Direction der Disconto Gesellschaft.
Colonia Sal. Oppenheim Junior e C.
Firenze M. Bondi e Figli.
Francoforte s/M Filiale der Bank für Handel und Industrie.
» B. H. Goldsmidt.

Genova Banca Generale.
Ginevra Union Financière.
Livorno Figlio di G. Maurogordato e C.
Londra Louis Cohen e Sons.
Milano Banca Generale.
» Cassa Centrale della Società.
Napoli Cassa della Società.
» Società di Credito Meridionale.
Palermo Cassa Centrale delle Ferrovie Sicule.
Parigi Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France.
Roma Banca Generale.
Torino Banca di Torino.
Trieste Filiale dell'I. e R. priv. Stabilimento Austriaco di Credito per Commercio ed Industria in Vienna.
» Morpurgo e Parente.
Venezia Jacob Levi e Figli.
Vienna I. e R. priv. Stabilimento Austriaco di Credito per Commercio ed Industria.
Zurigo Società di Credito Svizzero.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima, Firenze
Capitale L. 200 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in oro* che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° luglio prossimo, **il pagamento della Cedola XLI di Lire 15 in oro** per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno andante, nonchè **il rimborso in L. 500 in oro dei Buoni estratti nel XL sorteggio** avvenuto il 1° aprile decorso, a:

Firenze la Cassa Centrale della Società.
Bologna la Cassa della Società.
Ancona id. id.
Napoli la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Milano la Banca di Credito Italiano.
Torino la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Roma id. id. id.
Genova la Cassa Generale.
Livorno la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Parigi la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
Ginevra id. id. id.

Firenze, 16 giugno 1890.

LA DIREZIONE GENERALE.

Si notifica ai signori Azionisti che a partire dal 1° luglio p. v. le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la **Cedola (Coupon) XL** di L. 12.50, pel semestre d'interessi scadente il 30 giugno andante, ed a forma della deliberazione dell'Assemblea delli 8 maggio u. s. altre L. 11 **al portatore della cedola di Azioni vecchie** e L. 5.50 **al portatore della cedola di Azioni di emissione 1889** a:

Firenze la Cassa Centrale della Società.
Bologna la Cassa della Società.
Ancona la Cassa della Società.
Napoli la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Milano la Banca di Credito Italiano.
Torino la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Roma id. id.
Livorno la Banca Nazionale nel Regno d'italia.
Genova la Cassa Generale.
Venezia i signori Jacob Levi e figli.
Parigi la Società Generale di Credito Industr. e Comm.
» la Banca di Sconto di Parigi.
» la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
Ginevra i sigg. Bonna e C.
Basilea i sigg. De Speyr e C.
Berlino il sig. Meyer Cohn.
» i sigg. Robert Warschauer e C.
Londra i sigg. Baring Brothers e C.
Francoforte s/M Frankfurter filiale der Deutschen Bank.

(al cambio che verrà ulteriormente indicato.)

Saranno inoltre pagate esclusivamente presso questa Direzione Generale L 11 **ai portatori di cartelle di godimento delle Azioni vecchie rimborsate, e L. 5.50 a quelle di emissione 1889.**

Firenze, 16 giugno 1890.

LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 16ª Decade — dal 1° al 10 Giugno 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	909.880 22	41.556 29	281.143 41	1.128.297 54	8.138 62	2.369.016 08	4.055 00	584 22
1889	970.092 48	48.357 50	292.101 42	1.207.821 34	8.349 75	2.526.722 49	3.997 00	632 15
Differenze nel **1890**	— 60.2 2 26	— 6 801 21	— 10.958 01	— 79.523 80	— 211 13	— 157.706 41	+ 58 00	— 47 93
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	14.160.028 65	700.007 18	4.326.563 29	20.306.260 91	150.559 46	39.643.419 49	4.055 00	9.776 43
1889	14.512.595 00	758.195 74	4.247.825 30	19.563.089 75	162.281 53	39.243.987 32	3.997 00	9.818 36
Differenze nel **1890**	— 352.566 35	— 58.188 56	+ 78.737 99	+ 743.171 16	— 11.722 07	+ 399.432 17	+ 58 00	— 41 93
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	62.565 64	1.437 87	21.864 44	137.650 58	861 38	224.379 91	1.143 63	196 20
1889	83.147 52	1.359 82	20.677 54	87.273 31	814 64	193.272 83	1.135 68	170 18
Differenze nel **1890**	— 20.581 88	+ 78 05	+ 1.186 90	+ 50.377 27	+ 46 74	+ 31.107 08	+ 7 95	+ 26 02
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	945.467 45	19.448 57	284.578 62	1.487.478 24	15.009 58	2.751 982 46	1.122 76	2 451 09
1889	1.032.917 14	19.311 24	242.250 48	1.248.643 69	15.692 16	2.558.814 71	1.120 12	2.284 41
Differenze nel **1890**	— 87.449 69	+ 137 33	+ 42.328 14	+ 238.834 55	— 682 58	+ 193.167 75	+ 2 64	+ 166 68

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1890	**1889**	*Differenze* nel **1890**	**1890**	**1889**	*Differenze* nel **1890**
Viaggiatori	2.609 21	4.338 35	— 1.729 14	47.692 32	56.360 85	— 8.668 53
Merci	367 51	720 25	— 352 74	11.862 31	12.034 87	— 172 56
Introiti diversi	205 62	23 00	+ 182 62	3.538 20	469 75	+ 3.068 45
Totali	3.182 34	5.081 60	— 1.899 26	68.092 83	63.865 47	— 5.772 64

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1889-90. — *Dal 1° al 10 Giugno 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4086	4065	+ 21	644	623	+ 21
Media	4075	4043	+ 32	650	582	+ 68
Viaggiatori.	1.147.204 29	1 279.440 02	— 132.235 73	59.363 11	70.037 90	— 10.674 79
Bagagli e Cani	54.760 70	59.860 51	— 5.099 81	2.222 33	2.546 19	— 323 86
Merci a G.V. e P. V. accelerata	290.675 66	273.777 43	+ 16.898 23	13.187 66	9.606 72	+ 3.580 94
Merci a P. V.	1.354.925 27	1.451.930 09	— 97.004 82	85.412 00	87.109 65	— 1.697 65
TOTALE .	2.847.565 92	3.065.008 05	— 217.442 13	160.185 10	169.300 46	— 9.115 36
Prodotti *dal 1° Luglio 1889 al 10 Giugno 1890.*						
Viaggiatori	43.864.184 99	44.565.304 54	— 701.119 55	2.052.382 47	1 512.896 09	+ 539.486 38
Bagagli e Cani	2.105.478 81	2.179.057 37	— 73.578 56	81.177 60	37.235 78	+ 43.941 82
Merci a G. e P. V. accelerata .	10.771.157 59	10 980.154 60	— 208.997 01	368.115 62	238.573 99	+ 129.541 63
Merci a P. V.	52.257.689 67	51.394.079 08	+ 863.610 59	2.436.838 48	1.357.952 85	+1.078.885 63
TOTALE .	108.998.511 06	109.118.595 59	— 120.084 53	4.938.514 17	3.146.658 71	+1.791.855 46
Prodotto per chilometro						
della decade	696 91	754 00	— 57 09	248 73	271 75	— 23 02
riassuntivo	26.748 10	26.989 51	— 241 41	7.597 71	5.406 63	+ 2.191 08

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

34ª Decade — Dal 1° al 10 Giugno 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1890	106.353 39	1.972 79	11.375 59	68 059 23	155 75	187.916 75	609 00	308 57
1889	101.170 38	2.582 31	12.221 21	67.656 54	150 75	183.781 14	609 00	301 78
Differenza nel 1890	+ 5.183 06	— 609 52	— 845 62	+ 402 69	+ 5 00	+ 4.135 61	»	+ 6 79
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 10 GIUGNO 1890								
1889-90	3.320.386 25	71.272 28	363.376 53	3.668.997 99	36.533 81	7.460.566 86	609 00	12.250 52
1888-89	3.272.876 52	66.957 37	324.742 54	3.365.615 63	56.459 74	7.086.651 80	309 00	11.636 54
Differenza nel 1890	+ 47.509 73	+ 4.314 91	+ 38.633 99	+ 303.382 36	— 19.925 93	+ 373.915 06	»	+ 613 98
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	12.928 13	60 41	235 86	4.061 16	2 90	17.288 46	111	155 75
1889	4.394 85	54 49	213 41	1.769 75	1 82	6.434 32	64	100 54
Differenza nel 1890	+ 8.533 28	+ 5 92	+ 22 45	+ 2.291 41	+ 1 08	+ 10.854 14	+ 47	+ 55 21
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 10 GIUGNO 1890.								
1889-90	408.419 20	3.001 28	25.248 99	132.645 73	790 54	570.105 74	111	5.136 09
1888-89	146.973 80	1.686 46	8.428 99	55.104 14	1.510 00	213 703 39	64	3.339 12
Differenza nel 1890	+ 261.445 40	+ 1.314 82	+ 16.820 00	+ 77.541 59	— 719 46	+ 356.402 35	+ 47	+ 1.796 97

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Giugno* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli-Piove	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 95	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	4,822.30	11,256.15	1,188.55	1,940.60	2,501.20	3,403.70	6,490.65	4,563.25	1,392.05	4,702.50	2.535.05
Bagagli e Cani.	86.65	232.65	43.40	21.70	53.55	5.75	57.25	45.20	14.05	30.20	22.80
Merci a G. V. ed Accelerata.	603.70	2,784.90	102.95	159.20	268.75	106.10	114.90	929.60	329.90	500.10	247.95
Merci a P. V..	4,022.40	5,931.30	1,016.15	2,235.00	1.087.35	48.85	5,800.55	2,179.75	6.906.95	2,660.30	737.95
Totali	9,535.05	20,205.00	2,351.05	4,356.50	3,910.35	3,564.40	12,463.85	7,717.80	8,642.95	7,893.10	3.543.75

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Cantoni Dirett. propr. responsabile

ANNO XXIII. Sabato, 28 Giugno 1890. NUM. 26.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno **rifiutati** — Quelli contenenti valori si dovranno **spedire in** lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

IL PRODOTTO DEI PRINCIPALI CENTRI FERROVIARI
DELLE QUATTRO RETI
MEDITERRANEA, ADRIATICA, SICULA E REALE SARDA

Da alcuni anni abbiamo impreso a pubblicare il *prospetto riassuntivo dei prodotti dei principali centri ferroviari della Rete Mediterranea, completato col quadro complessivo degli incassi nei più importanti centri comuni alle due Reti Adriatica e Mediterranea*; ed, all'uopo, ricordiamo specialmente i nostri numeri: 47 del 24 novembre 1888 e 49 del 7 dicembre 1889. Ricordiamo inoltre che nel n. 34 del 25 agosto 1888 abbiamo pubblicato il prospetto delle 141 stazioni della Rete Adriatica che nell'esercizio 1887 superarono le 100,000 lire di prodotto.

Ampliamo ora il nostro studio statistico comparativo sino a comprendervi tutti quei centri ferroviari — serviti dalle Reti Mediterranea, Adriatica, Sicula o Reale Sarda — i quali nell'ultimo chiuso esercizio sociale hanno complessivamente raggiunto un incasso di L. 500,000.

Essi sono **65**; che disponiamo ordinatamente, giusta il rispettivo ammontare dei prodotti, in due successivi prospetti. Nel primo comprendiamo i **14** maggiori che hanno superato l'incasso di L. 1,700,000; per i quali crediamo opportuno riassumere il valore dei prodotti non soltanto secondo le reti a cui spettano, ma ancora secondo le stazioni, agenzie, ecc., da cui ciascun centro è costituito. Comprendiamo nel secondo i rimanenti **51** centri, che contano un incasso decrescente da 1,700,000 a L. 500,000; per i quali diamo solamente il riassunto per la rete o per le reti da cui essi sono serviti.

A proposito poi di esercizio sociale, dobbiamo tosto premettere che l'anno sociale non collima nelle quattro reti; essendochè per l'Adriatica e per la Reale Sarda esso si computa coll'anno solare, mentre per la Mediterranea e la Sicula l'anno sociale decorre dal 1° luglio al 30 giugno successivo. Gli è perciò che — trattandosi di considerare, come fu già premesso, l'ultimo chiuso esercizio sociale — per l'Adriatica e la Reale Sarda abbiamo potuto riferirci all'esercizio 1889, mentre per la Mediterranea e per la Sicula abbiamo dovuto riportarci all'esercizio 1888-89.

Aggiungiamo, infine, che i dati statistici ufficiali sono stati da noi riassunti:

1. Per la *Rete Mediterranea* dai quadri statistici annessi alla Relazione del Consiglio d'Amministrazione per l'esercizio 1888-89, presentata all'Assemblea generale ordinaria del 28 novembre 1889. La quota di prodotto, depurata dall'imposta, è quella spettante al percorso Mediterraneo (compresa la sola metà prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica) sugli incassi effettuati da ogni stazione per biglietti da viaggiatori e per tasse di porto ed introiti diversi su spedizioni in affrancato ed arrivi in assegnato;

2. Per l'*Adriatica*, dai dati statistici annessi alla Relazione del Consiglio d'Amministrazione per l'esercizio 1889, presentata all'Assemblea generale ordinaria dell'8 corrente maggio. Nel prodotto è compresa l'imposta erariale;

3. Per la *Sicula*, dai prospetti statistici annessi alla Relazione del Consiglio d'Amministrazione per l'esercizio 1888-89; presentata all'Assemblea generale ordinaria del 26 novembre 1889;

4. Per la *Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde*, dagli allegati alla Relazione del Consiglio d'Amministrazione per l'esercizio 1889; presentata all'Assemblea generale ordinaria in Roma il 29 scorso marzo.

I. CENTRI D'UN PRODOTTO OLTRE 1,700,000 LIRE.

CITTÀ	PRODOTTI		
Stazioni, Agenzie, ecc.	Mediterranea	Adriatica	Complessivo
1. *Milano.*			L. 16,013,151.26
Centrale	L. 3,843,015.67	4,070,900.12	
Porta Garibaldi .	» 3,353,965.99	2,802,239.07	
Porta Ticinese . .	» 1,412,046.81	—	
Agenzia Gall. V. E.	» 270,881.81	170,688.85	
Agenzia di Città .	» 5,379.93	—	
Agenzia Doganale .	» 2,765.60	—	
Delegazione . . .	» —	80,732.51	
Agenzia Cook . .	» —	534.90	
Totali .	L. 8,888,055.81	7,125,095.45	

Stazioni, Agenzie, ecc.	Mediterranea	Adriatica	Complessivo
2. *Roma.*			L. 13,781,706.75
Termini	L. 6,452,473 57	5,999,748.18	
Agenzia Internaz. .	» 646,644.23	—	
Società vagoni-letto	» 64,598.01	33,712.05	
Trastevere . . .	» 48,190.88	—	
San Paolo . . .	» 39,784.30	—	
Agenzia di Città .	» 22,626.64	—	
Agenzia Centrale .	» —	473,928.89	
Totali .	L. 7,274,317.63	6,507,389.12	
3. *Genova.*			L. 10,367,267.48
Piazza Principe. .	L. 4,118,900.05	—	
Santa Limbania .	» 2,717,073.34	—	
San Benigno . .	» 1,597,554.34	—	
Piazza Caricamento	» 982,745.24	—	
Piazza Brignole .	» 917,106.74	—	
Agenzia di Città .	» 27,947.24	—	
Agenzia Doganale .	» 5,940.53	—	
Totale .	L. 10,367,267.48	—	
4. *Torino.*			L. 9,772,162.72
Porta Nuova . .	L. 7,235,109.18	—	
Porta Susa . . .	» 1,980,161.16	—	
Succursale . . .	» 552,142.08	—	
Agenzia Doganale .	» 4,750.30	—	
Totale .	L. 9,772,162.72	—	
5. *Napoli.*			L. 7,776,103.44
Stazione	L. 5,062,242.23	2,524,270.55	
Scalo marittimo .	» 98,771.00	36,723.76	
Agenzia Grimaldi .	» 51,998.72	—	
Agenzia	» —	2,097.18	
Totali .	L. 5,213.011.95	2,563,091.49	
6. *Firenze.*			L. 6,812,152.27
S. Maria Novella .	L. 1,962,119.24	2,803,596.22	
Porta al Prato . .	» 112,339.30	1,211,739.71	
Direzione Generale.	» —	1,043.36	
Agenzia	» —	24,370.68	
Porta alla Croce .	» —	696,923.76	
Totali .	L. 2,074,458.54	4,737,693.73	
7. *Bologna.*			L. 4,494,307.33
Centrale	L. —	4,424,117.25	
Agenzia	» —	8,475.64	
Direzione trasporti.	» —	61,714.44	
Totale .	L. —	4,494,307.33	
8. *Venezia.*			L. 4,035,453.37
Santa Lucia. . .	L. —	3,627,759.34	
Marittima . . .	» —	302,025.40	
Agenzia	» —	59,731.86	
Sezione Movimento	» —	32,402.66	
Hôtel Danieli . .	» —	13,534.11	
Totale .	L. —	4,035,453.37	
9. *Livorno.*			L. 2,716,863.79
San Marco . . .	L. 947,713.29	298,016.06	
Marittima . . .	» 513,203.27	244,563.33	
Torretta	» 236,566.94	476,800.90	
Totali .	L. 1,697,483.50	1,019,380.29	
10. *Savona.*			L. 2,481,721.99
Marittima . . .	L. 1,528,519 29	—	
Letimbro	» 953,202.70	—	
Totale .	L. 2,481,721.99	—	
11. *Verona.*			L. 2,135,779.32
Porta Nuova . .	L. —	528,720.06	
Porta Vescovo . .	» —	1,607,059.26	
Totale .	L. —	2,135,779.32	
12. *Brescia.*			L. 1,913,625.34
Stazione	L. —	1,907,475.41	
Agenzia	» —	6,149.93	
Totale .	L. —	1,913,625.34	
13. *Pisa.*			L. 1,766,377.74
Centrale	L. 1,090,692.59	253,178.19	
Porta Fiorentina .	» 154,066.61	82,199.30	
Porta Nuova . .	» 89,972.28	96,268.77	
Totali .	L. 1,334,731.48	431,646.26	
14. *Sampierdarena.*			L. 1,734,570.42
Stazione	L. 1,095,550.41	—	
1ª e 2ª fermata .	» 639,020.01	—	
Totale .	L. 1,734,570.42	—	

II. Centri d'un prodotto da L. 500,000 a 1,700,000.

Per questi indichiamo con: **M.** la Rete *Mediterranea*; con **A.** l'*Adriatica*; con **S.** la *Sicula*; con **R.S.** la *Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde*.

	Città	Reti		Prodotto complessivo
15.	*Terni*	A		L. 1,674,374.12
16.	*Alessandria*	M		» 1,626,724.99
17.	*Spezia*	M		» 1,578,923.11
18.	*Bari*	A		» 1,554,872.04
19.	*Padova*	A		» 1,541,417.66
20.	*Ancona*	A		» 1,500,061.62
21.	*Bergamo*	A		» 1,468,317.53
22.	*Catania*	S		» 1,430,928.08
23.	*Udine*	A		» 1,424,595.66
24.	*Modena*	A		» 1,311,554.31
25.	*Foggia*	A		» 1,160,987.10
26.	*Piacenza*	M A	427,858.49 722,207.47	» 1,150,065.96
27.	*Novara*	M		» 1,139,779.86
28.	*Palermo*	S		» 1,131,929.70
29.	*Parma*	M		» 1,058,218.86
30.	*Lucca*	M		» 1,028,864.99
31.	*Pavia*	M A	700,136.31 265,698.38	» 965,834.69
32.	*Cremona*	A		» 958,200.87
33.	*Vicenza*	A		» 923,203.01
34.	*Pistoia*	A		» 906,813.82
35.	*Barletta*	A		» 894,695.23
36.	*Ferrara*	A		» 894,359.91
37.	*Messina*	S		» 890,795.80
38.	*Treviso*	A		» 823,748.99
39.	*Caserta*	M A	440,782.00 375,131.54	» 815,913.54
40.	*Asti*	M		» 798,010.81
41.	*Lecco*	A		» 777,398.85
42.	*Ventimiglia*	M		» 724,591.97
43.	*Mantova*	A		» 716,100.94
44.	*Brindisi*	M A	149,492.92 554,673.86	» 704,166,78
45.	*Vercelli*	M		» 687,178.42
46.	*Reggio Emilia*	A		» 682,170.83
47.	*Monza*	M		» 672,160.17
48.	*Como*	M		» 637,434.59
49.	*Cagliari*	RS		» 598,207.00
50.	*Civitavecchia*	M		» 595,574.51
51.	*Salerno*	M		» 593,723.21
52.	*Taranto*	M A	405,975.83 184,105.91	» 590,081.74
53.	*Casale*	M		» 577,973.59
54.	*Lecce*	A		» 564,416.94
55.	*San Remo*	M		» 546,237.76
56.	*Siena*	M		» 529,951.54
57.	*Arezzo*	A		» 525,660.70
58.	*Foligno*	A		» 525,424.96
59.	*Porto Empedocle*	S		» 520,720.33
60.	*Prato*	A		» 514,996.85
61.	*Busalla*	M		» 509,248.18
62.	*Chiasso*	M		» 507,687.79
63.	*Aquila*	A		» 507,637.29
64.	*Collegno*	M		» 506,583.72
65.	*Luino*	M		» 505,087.12

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMOTTAVO RAPPORTO
DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE
SULL'ESERCIZIO 1889

Dalla Direzione della Ferrovia del Gottardo abbiamo ricevuto il *18° Rapporto della Direzione e del Consiglio di Amministrazione per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 1889*; Rapporto di gestione, che sarà presentato il 30 corrente all'Assemblea Generale degli Azionisti convocata a Lucerna.

Di questa abbiamo già pubblicato l'*Ordine del giorno* nelle « Notizie ferroviarie estere » del n. 22, del 31 u. s. maggio, insieme ad un sommario cenno sulla *Liquidazione dell'esercizio 1889;* ed ora, come di consueto in ogni anno (1), incominciamo la pubblicazione del 18° *Rapporto*, da noi tradotto sul testo ufficiale.

All'Assemblea Generale degli Azionisti
della Ferrovia del Gottardo.

Signori,

Abbiamo l'onore di presentare all'Assemblea Generale della Società del Gottardo il nostro *diciottesimo* Rapporto di gestione che si riferisce all'esercizio del 1889.

I. — Basi ed estensione dell'Impresa.

Circa il *nostro obbligo di costrurre il secondo binario* sulle linee di montagna Erstfeld-Goeschenen e Airolo-Biasca, il Consiglio Federale Svizzero — come abbiamo detto nel 16° Rapporto di gestione (2) per l'esercizio 1887 — ci ha obbligato con suo decreto del 4 ottobre 1887 a costrurre il doppio binario su tali linee ed a curare che esso sia aperto all'esercizio nel termine di 10 anni, da computarsi dal 1° gennaio 1887 e che i relativi lavori fossero sollecitamente incominciati e proseguiti secondo le disposizioni di quel decreto. Il Consiglio Federale aveva inoltre ordinato che i lavori sarebbero successivamente eseguiti sui tre tronchi: *a*) Airolo-Faido; *b*) Faido-Biasca; *c*) Ertsfeld-Goeschenen.

Il primo dei quali dovrebbe essere compiuto ed aperto all'esercizio il 1° ottobre 1890; il secondo il 1° ottobre 1892; il terzo il 1° ottobre 1896.

In questo stesso suo decreto il Consiglio Federale erasi riservata la facoltà di abbreviare questi termini nel caso in cui un aumento del traffico lo richiedesse, ed aveva stipulato che la cauzione di fr. 4,500,000 già versata, costituirebbe una garanzia dell'adempimento degli obblighi imposti alla Società dal precitato decreto.

Noi abbiamo incominciata immediatamente la costruzione del doppio binario, giusta le accennate prescrizioni. I lavori furono fin dal loro principio condotti con tale attività che i movimenti di terra del primo tronco Airolo-Faido erano terminati in aprile 1890 e che la soprastruttura e l'intero tronco sarà compiuto al più tardi, per l'epoca fissata dal Consiglio Federale, cioè il 1° ottobre 1890, mentre la tratta Rodi-Faido lo sarà il 1° giugno (3).

I risultati ottenuti durante il primo periodo di costruzione e lo sviluppo costante del traffico ci hanno tratto a considerare il concetto di una riduzione della durata totale della costruzione; ed abbiamo deciso che sarebbe possibile anticipare di due anni la posa del secondo binario su tutta la linea di montagna, cioè per il 1° ottobre 1894. È ben vero che la durata della costruzione su ciascun tronco non sarà ridotta di molto, in rapporto alle prime previsioni; ma i lavori su di un nuovo tronco sarebbero più presto incominciati, prima cioè che sieno compiuti quelli del tronco precedente. Ciò affretterà di altrettanto il corso dei lavori.

Questa nuova fase della questione importava necessariamente nuovi negoziati col Consiglio Federale; e l'occasione ci fu fornita dalle Autorità incaricate del controllo superiore. Il Dipartimento Federale delle strade ferrate formulò infatti, nella sua lettera del 6 agosto 1889 qualche proposta tendente a modificare il programma di costruzione del doppio binario e specialmente ad abbreviare la durata dei lavori; lo stesso Dipartimento ci informò contemporaneamente che desiderava trattare preventivamente tale questione in una conferenza.

Rispondemmo al Dipartimento che eravamo d'accordo con esso su questo ultimo punto. Ed incaricammo i nostri delegati di abbreviare di due anni la durata della costruzione, ossia di portare al 1° ottobre 1894, invece che al 1° ottobre 1896, e di esprimere ad un tempo la speranza che, in considerazione del grave aumento di spesa, quale ne risulterebbe per la Società, e dell'anticipazione dei capitali previsti nel programma finanziario per la costruzione del secondo binario, il Consiglio Federale rinuncierebbe a pretendere da nostra parte il deposito nella Cassa federale dello Stato d'una cauzione il cui importo deve essere impiegato nei lavori del doppio binario e che la costruzione delle linee d'accesso Nord Lucerna-Immensee e Zug-Goldau sarà differita fin a che sia compiuto il doppio binario sopra la linea di montagna Erstfeld-Biasca.

Nella conferenza tenutasi a tale scopo il 2 novembre 1889 il Capo del Dipartimento Federale delle strade ferrate insistette vivamente affinchè la durata dei lavori del doppio binario fosse ridotta di 3 anni invece di 2, di modo che essa avesse termine il 1° ottobre 1893, e lasciò comprendere che in tale caso il Consiglio Federale accorderebbe la restituzione della cauzione. I nostri delegati dichiararonsi personalmente disposti ad accettare una riduzione di 3 anni, purchè non vi si opponessero difficoltà tecniche.

La relazione della nostra Direzione tecnica avendo nel frattempo dimostrato che, sotto il punto di vista tecnico, era possibile cosa il compiere il doppio binario per il 1° ottobre 1893, notificammo al Consiglio Federale, riferendoci alla nostra conferenza col Dipartimento delle strade ferrate, che concordavamo con lui circa la riduzione della durata della costruzione e che, salvo il caso di ostacoli eccezionali, noi avremmo compiuta la posa del doppio binario per il 1° ottobre 1893; quantunque una simile modificazione nel programma di costruzione importasse un grave aumento di spesa nella costruzione e gravitasse prematuramente e più fortemente sull'esercizio, ragioni tutte che ci permettevano di sperare che, come corrispettivo alle nostre concessioni, il Consiglio Federale avrebbe accolte le nostre dimande.

Con lettera del 7 febbraio 1890, il Consiglio Federale ci rispose che esso aveva ricevuta con soddisfazione la nostra dichiarazione e l'impegno contrattovi di compiere, salvo il caso di impedimenti eccezionali, il doppio binario per il 1° ottobre 1893, termine da esso accettato; e che da sua parte consentiva, secondo il nostro desiderio, a restituire il rimborso della cauzione di circa fr. 4,500,000 versata nella Cassa di Stato Federale e destinata a far fronte alle spese di costruzione del doppio binario; ma che relativamente alla costruzione delle linee d'accesso Nord, esso deve rimettersi intieramente alla relativa deliberazione dell'Autorità federale (1).

I negoziati in Italia per la concessione della linea Milano-Confine svizzero presso Novazzano non essendo ancora cominciati, non abbiamo creduto di dovere, per la *costruzione della tratta da Mendrisio al Confine Svizzero in direzione di Saronno*, proporre la ripresa delle trattative circa la nostra dimanda di concessione, aggiornate dal Dipartimento Federale delle strade ferrate, come abbiamo già accennato nell'ultimo nostro Rapporto di gestione (2).

(1) Circa il 17° *Rapporto sull'Esercizio 1888*, ricordiamo che ne abbiamo incominciata la pubblicazione nel n. 25, del 22 giugno 1889.
(2) Vedi *Monitore*, n. 25, del 23 giugno 1888, a pag. 391.
(3) Conviene notare che questo Rapporto ha la data del 22 maggio dell'anno corrente (Nota della *Redazione del Monitore*).

(1) Vedi in proposito « Notizie ferroviarie estere » del n. 25 del 21 corrente mese (*Nota della Redazione*).
(2) Vedi *Monitore* n. 25, del 22 giugno 1889, a pag. 394.

II. — **Organi dell'Amministrazione.**

L'organizzazione dell'amministrazione generale non ha subito alcuna modificazione durante l'esercizio 1889.

Quanto allo *stato del personale degli organi della Società*, ricorderemo quanto segue: gli Amministratori di cui erano scaduti i poteri, furono rieletti alle loro funzioni dall'Assemblea generale per un nuovo periodo di 6 anni; questi sono i signori: Filippo Bonzanigo, Consigliere nazionale a Bellinzona; Wuest, Consigliere nazionale a Lucerna; Suter, Consigliere di Stato a Muottathal; il Direttore Stoffel a Lucerna; Koller, ingegnere, a Berna; Gerson von Bleichroeder, Consigliere intimo a Berlino; e Carlo Figdor, banchiere a Vienna. D'altra parte il Consiglio Federale ha riconfermati come Amministratori e per lo stesso periodo i signori: comm. Massa, Direttore Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, a Milano; von Schlierholz, Direttore dei Lavori Pubblici del Regno del Wurtemberg, a Stoccarda; e E. Rossi, antico Consigliere di Stato, a Lugano.

L'Assemblea Generale ha inoltre provveduto ai due seggi vacanti del Consiglio d'Amministrazione per la morte del commendatore Correnti, a Roma, e per la dimissione del colonnello Fischer, ad Aarau, colla nomina, sino alla fine del mandato dei loro predecessori, dei signori: commendatore Brambilla a Milano, e Ringier, Consigliere di Stato ad Aarau; infine essa ha ratificato la scelta del signor Girolamo Rossi a Firenze, come supplente al signor Brambilla in caso d'impedimento.

In seguito il Consiglio d'Amministrazione ha rieletto il dottore Stoffel come membro e Vice-Presidente e l'ingegnere Roller come supplente della Direzione.

Col più vivo rammarico rammentiamo ancora la dolorosa perdita toccata al Consiglio d'Amministrazione per la morte avvenuta il 16 dicembre 1889 del suo Presidente il signor colonnello Rieter, Consigliere agli Stati, che ha reso i più eminenti servigi all'Impresa della ferrovia del Gottardo.

Lo *stato del personale dei funzionari superiori* ha subito durante l'esercizio 1889 un solo cambiamento: il signor avvocato Francesco Dula di Lucerna, che per ragioni di salute aveva date le dimissioni da Segretario della Direzione e da Capo dell'Ufficio del contenzioso, delle espropriazioni e dei reclami, fu sostituito dal signor Giuseppe Zingg, di Lucerna, precedentemente capo di stazione a Lugano.

Durante l'ultimo esercizio, il Consiglio d'Amministrazione ha preso nelle sue 3 adunanze 23 deliberazioni; e la Direzione in 109 sedute ha prese 4807 deliberazioni.

(*Continua*).

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Senato del Regno.

Bilanci preventivi 1890-91. — *Discussione ed approvazione dello stato di previsione della spesa per il Ministero dei Lavori Pubblici.* — La discussione generale ebbe principio e fine nella seduta del 24 corrente; nella quale incominciò la discussione dei capitoli, che si chiuse in quella del 25 coll'approvazione dello stanziamento complessivo quale fu approvato dalla Camera dei Deputati (1).

Disegni di legge. — *Approvazione.* — Nella seduta del 23 fu approvato il disegno di legge circa lo *stanziamento dei fondi per la quarta ed ultima serie dei lavori di sistemazione del Tevere;* già approvato dalla Camera dei Deputati (2).

Camera dei Deputati.

Bilanci preventivi 1890-91. — *Discussione ed approvazione del bilancio dell'entrata.* — La discussione generale, incominciata nella seduta del 21, ebbe termine in quella del 22. Nella discussione dei capitoli, svoltasi nelle due sedute del 23, il relatore, onorevole Buttini, ed il Ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Finali, fecero dichiarazioni circa due ordini del giorno, d'argomento ferroviario, proposti dalla Giunta Generale del Bilancio, e dei quali diremo sotto apposito titolo.

In fine della seconda seduta del 23 fu approvato lo stanziamento complessivo in L. 1,850,248,142.74; che fu poi votato nella seduta del 24 ed ebbe voti 146 favorevoli e 58 contrari.

— *Due ordini del giorno, concernenti le ferrovie, nel bilancio dell'Entrata.* — Come abbiamo testè annunciato, durante la discussione dei capitoli del bilancio dell'Entrata trovarono loro sede due ordini del giorno proposti dalla Giunta Generale del bilancio.

1°. Al capitolo 10 « Prodotti delle linee complementari costituenti le reti secondarie » il Presidente della Camera diede lettura del seguente ordine del giorno proposto dalla Commissione: *La Camera confida che il Governo vorrà valersi di tutti i diritti che gli derivano sia dalla vigente Legge sulle Opere pubbliche, sia dalle Convenzioni approvate colla legge 27 aprile 1885, e specialmente dagli articoli 17 e 24 del capitolato per l'esercizio della rete continentale e 13 e 20 del capitolato per l'esercizio della rete Sicula, onde l'esercizio delle linee secondarie risponda nel miglior modo possibile a tutte quelle funzioni ed agli interessi che ne determinarono la costruzione.* — Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Finali, accettò l'ordine del giorno nel senso che il Governo procuri che l'esercizio delle ferrovie secondarie sia sempre meglio rivolto all'utile delle popolazioni. — L'on. Buttini, relatore, ringraziò il Ministro di aver accettato l'ordine del giorno e delle intenzioni da lui espresse.

2°. Al capitolo 11 « Partecipazione dello Stato sugli utili netti delle Società esercenti le Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula » il Ministro dei Lavori Pubblici dichiarò di consentire nei concetti svolti, a proposito di questo capitolo, dalla Giunta del bilancio, cioè che *anche la Società dell'Adriatico debba attenersi, nelle sue liquidazioni, come esigono le leggi della contabilità dello Stato, ed applicabili anche ai redditi ferroviari, all'anno decorrente dal 1° luglio in poi, anzichè all'anno solare che sino ad ora la medesima ha seguito.* Aggiunse che si varrà di tutti i mezzi consentitigli per richiamare la Società delle Meridionali all'osservanza della legge. — L'on. Buttini, relatore, esortò il Ministro ad insistere, ritenendo che lo Stato abbia il diritto di avere la liquidazione dell'azienda ferroviaria al 30 giugno. — Il Ministro convenne perfettamente che il Governo sia in diritto di esigere quella liquidazione.

Disegni di legge. — *Discussione.* — Nella seduta antimeridiana di ieri, 27, incominciò la discussione generale del disegno di legge relativo al *servizio telefonico* (3). Parlarono: l'on. Colombo, contro il progetto; l'on. Di San Giuliano, in favore. La discussione proseguirà nella seduta antimeridiana di lunedì 30.

Commissioni. — *Relazioni.* — Nella seduta del 22 l'on. Saporito presentò la relazione sul disegno di legge per il *riscatto della linea Ponte Galera-Fiumicino* (4).

— — Nella seduta pomeridiana di ieri, 27, l'on. Vacchelli presentò la relazione sul progetto relativo alle *modificazioni di assegni per opere ferroviarie* (5).

— — Nella stessa seduta l'on. Peruzzi presentò la relazione sul progetto per la *conversione in legge del Regio Decreto* 24 gennaio 1886 costitutivo del Consiglio delle Tariffe delle Strade Ferrate (6).

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 23.

(2) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 20.

(3) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 23 e rispettiva *nota* per richiamo a numeri precedenti.

(4) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 25.

(5) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 21, nel quale abbiamo pubblicato il testo (articolo unico) del progetto ministeriale. — Per le *Tabelle A* e *B* da modificarsi vedi n. 30, del 28 luglio 1888.

(6) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 49, del 7 dicembre 1889 e rispettiva *nota* per richiamo a numeri precedenti. — Il testo del progetto di legge ministeriale fu da noi pubblicato nel n. 5, del 1° febbraio 1890, a pag. 67.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Cassa Pensioni della Mediterranea.
(*Proroga opzione nuovo statuto al 31 dicembre 1890*).

Venendo a scadere col 30 corrente il termine concesso agli agenti ferroviari, iscritti alle Casse Pensioni anteriormente al 1° luglio 1885, per dichiarare se accettino il nuovo statuto per la Cassa Pensioni della rete Mediterranea, o se invece preferiscano di rimanere soggetti agli antichi statuti, il Comitato della Cassa Pensioni Mediterranea ha, nell'adunanza del 27 andante, deliberato di prorogare il detto termine sino a tutto il 31 dicembre p. v.

Il Consiglio d'Amministrazione, in seduta dello stesso giorno 27 andante, ha ratificato la deliberazione del Comitato della Cassa Pensioni ed il Governo ha già dato il suo assenso alla proroga della facoltà d'opzione.

Con ciò gli agenti interessati avranno maggior tempo di riflettere sui vantaggi che il nuovo statuto assicura ai compartecipanti, per vedere se loro convenga di dare la preferenza al medesimo.

><

Stazione di Roma Trastevere.
(*Estensione del servizio nella stazione*).

Col 1° luglio p. v. la stazione di Roma Trastevere viene abilitata a ricevere, come lo è già ad effettuare, tutte indistintamente le spedizioni di merci a piccola velocità ordinaria in servizio interno e cumulativo italiano, restando con ciò abrogate le precedenti restrizioni.

><

Attivazione di doppio binario sulla Mediterranea.
(*Sulla tratta Cajanello-Caserta della linea Roma-Napoli*).

Sulla tratta Cajanello-Caserta della linea Roma-Napoli, a datare dal giorno 30 giugno corrente, sarà attivato il servizio a doppio binario, incominciando dal treno 238 da Caserta a Capua e dal 4 da Capua a Cajanello.

><

Viadotto di Sampierdarena.
(*Progetto e preventivo lavori d'allargamento, collegamento, ecc.*).

La Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti all'allargamento del viadotto di Sampierdarena ed al suo collegamento al quadrivio della Coscia, mediante rampa, e sopprimendo la linea della Coscia lungo la via Vittorio Emanuele.

Il preventivo della spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 678,000, non tenuto conto del valore del materiale metallico di armamento. Questa spesa è ripartita come segue:

Espropriazioni	L.	50,745
Movimenti di terra	»	4,962
Opere murarie	»	405,288
Manufatti	»	42,403
Opere diverse	»	2,704
Ghiaia per armamento	»	16,000
Armamento e dipendenze	»	5,580
Apparecchi centrali	»	20,000
Imprevisti, spese generali, ecc.	»	130,318
Totale, come sopra	L.	678,000

La Società ha domandato che l'approvazione del progetto debba valere come dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti.

><

Ferrovia Caianello-Isernia.
(*Stato dei lavori del tronco Roccaravindola-Isernia, al 1° giugno 1890*).

Circa l'andamento dei lavori di costruzione del quarto tronco della ferrovia Caianello-Isernia, compreso fra Roccaravindola ed Isernia, riceviamo le seguenti informazioni che sono riferite al 1° del corrente mese.

Nel mese di maggio p. p. proseguirono regolarmente i movimenti di terra su tutto il tronco, ad eccezione del 1° tratto di circa 2 chilom. nel quale non si lavora ancora. Sono state completate diverse opere d'arte e cominciate alcune altre. Si è posto mano al lavoro di fondazione dei viadotti Lorda e Santo Spirito e proseguiti quelli degli altri viadotti Riccioni, Ravacupa e Locito. Proseguirono le murature in fondazione pel viadotto SS. Trinità e pel ponte sul torrente Papa. Diverse case cantoniere sono già state fondate e si sono iniziati gli scavi di fondazione per fabbricato viaggiatori della stazione di Isernia. I lavori in galleria procedono regolarmente tanto per gli scavi quanto per le murature; però si incontrano difficoltà in quelle denominate Campacchione e Riccioni a motivo della qualità delle materie che vi si rinvengono.

><

Per le stazioni di Casale Monferrato e Casale Popolo.
(*Compilazione di progetti d'ampliamenti e raccordamenti*).

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto per la compilazione dei progetti d'ampliamento della stazione di Casale nelle due ipotesi del doppio binario fra Popolo e Casale e del raccordo Popolo-Terranova fra le linee per Vercelli e Chivasso e quello per Mortara; del progetto per il raddoppio Popolo-Casale; di quello per la detta curva di raccordo Popolo-Terranova; e per ampliare la stazione di Popolo.

><

Ferrovia Asciano-Montepescali.
(*Progetto costruzione due case cantoniere doppie*).

La Società Mediterranea ha rassegnato all'approvazione governativa il progetto per la costruzione di due case cantoniere doppie, nelle località dette Casalta e Ripi ai chilom. 251.591.70 e 254.161.50 della ferrovia da Asciano a Montepescali. Per ogni cantoniera è prevista la costruzione di apposita cisterna e di un forno da pane. L'importo dei lavori all'uopo occorrenti è preventivato in L. 38,850, di cui L. 34,600 per opere da appaltarsi a licitazione privata.

><

Ferrovia economica Gioia Tauro-Maropati.
(*Progetto per la costruzione*).

Il sig. Pasquale Florio da Scilla ha presentato al Ministero dei Lavori pubblici il progetto di una ferrovia economica, a scartamento ridotto, tra Gioia Tauro e Maropati, in provincia di Reggio di Calabria, studiato dagli ingegneri signori Pietro D'Aniello e Filinto Santoro.

La nuova linea partirebbe da Gioia Tauro (Marina), presso la linea Eboli-Reggio, ed arriverebbe a Maropati, passando per Drosi, Rizziconi, Amato, Jatrinoli, Radicena, Cittanova, San Giorgio, Polviterra, Cinquefondi e Anoia.

La lunghezza totale della nuova linea è di m. 40,950; ed il suo andamento planimetrico è formato da metri 29,385 di rettilinei e da m. 11,565 di tratti in curva con raggio minimo di m. 150.

Nell'andamento altimetrico la pendenza massima raggiunge il 40 per mille.

Oltre ad un adeguato numero di tombini per lo scolo delle acque piovane, fa d'uopo di provvedere alla costruzione: di N. 8 ponti ad arco di corda da m. 4 a m. 5; di un ponte in muratura, della luce di m. 15; di un ponte a tre arcate, di m. 16 di corda ognuna, sul torrente Vacale.

Per l'alloggio del personale di sorveglianza della strada sono proposte N. 20 case cantoniere; e la continuità delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia sarà mantenuta mediante N. 16 passaggi a livello.

La sezione normale della strada sarà di m. 3.50; lo scartamento del binario di m. 0.95; la larghezza della massicciata m. 2.45 e la sua altezza m. 0.35.

L'armamento è proposto con rotaie in acciaio Bessemer, del tipo Vignole, della lunghezza di m. 9 e del peso di chilogrammi 22 per metro lineare, poggianti su 10 traverse delle dimensioni di metri 1.80 × 0.20 × 0.12.

La popolazione che direttamente potrà giovarsi della nuova ferrovia raggiunge i 50,000 abitanti all'incirca.

Le stazioni proposte lungo la linea sono le seguenti: Gioia Marina, Gioia Superiore, Rizziconi, Jatrinoli, Radicena, Cittanova, San Giorgio, Polistena, Cinquefondi, Anoia e Maropati.

Il preventivo numerico del materiale mobile presunto occorrere per la nuova linea, è il seguente: locomotive-tender N. 3; carrozze miste di 1ª e 2ª classe N. 18; carri da merce N. 15.

La spesa complessivamente preventivata per la costruzione della linea e per la provvista del relativo materiale mobile ammonta a L. 3,800,000; la quale corrisponderebbe ad un costo medio chilometrico di L. 92,796.09.

Il prefato sig. Florio ha presentato istanza affinchè il progetto suindicato venga sottoposto all' esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; ed ha fatto riserva, dopo intervenuta l' approvazione di esso in linea tecnica, di presentare formale domanda per la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea, nonchè di un congruo sussidio chilometrico da parte dello Stato.

><

Ferrovia Torino Bra-Savona.

(*Esperimento di nuove fermate del treno diretto N. 27*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo allo scopo di secondare le istanze dei Comuni della Valle Bormida occidentale, ha domandato al Ministero dei Lavori Pubblici di essere autorizzata a disporre che il treno diretto N. 27, in via di semplice esperimento, faccia servizio di viaggiatori (escluso quello dei bagagli) nelle stazioni di Sale delle Langhe, Saliceto e Cengio, nelle quali il detto treno fa fermata per ragioni di servizio, a condizione espressa di poter annullare il provvedimento quando si ritenesse opportuno di farlo.

><

Ferrovia Ancona-Castellammare Adriatico.

(*Fermata del treno diretto N. 70 alla stazione di Recanati*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha disposto che in occasione di una prossima modificazione d'orario sulla linea Ancona-Castellammare Adriatico, venga introdotta la fermata del treno diretto N. 70 alla stazione di Porto Recanati pel servizio dei viaggiatori.

><

Tra Venezia e Mestre.

(*Estensione del servizio viaggiatori di terza classe*).

La Direzione Generale predetta ha disposto che la stazione di Venezia aggiunga giornalmente in coda al treno 56 una vettura di terza classe pei viaggiatori diretti a Mestre, affinchè questi abbiano il mezzo di far ritorno a questa stazione in ora intermedia fra la partenza del treno 418 (ore 12.5 pom.) e quella del treno accelerato N. 181 (ore 4.35 pom.).

><

Ferrovia Bari-Otranto.

(*Esperimento di biglietti andata e ritorno Cisternino-Bari*).

Siamo informati che la Direzione Generale medesima ha date le occorrenti disposizioni per la istituzione, in via di semplice esperimento, della corrispondenza con biglietti di andata e ritorno fra le stazioni di Cisternino e Bari.

><

Ferrovia Venezia-Milano.

(*Fermata estiva del diretto N. 24 alla stazione di Tavernelle*).

La Direzione stessa ha disposto che il treno diretto N. 24 della linea Venezia-Milano, che col nuovo orario ha sostituito il treno 418 del vecchio orario, abbia fermata alla stazione di Tavernelle nei mesi di luglio, agosto e settembre.

><

Per i trasporti militari.

(*Fine dei lavori della Commissione per la revisione definitiva delle disposizioni ed istruzioni*).

Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nelle « Informazioni » del numero precedente, aggiungiamo che il 21 corrente la Commissione pose termine ai suoi lavori; e che il 22 il verbale fu firmato dai rappresentanti delle tre grandi Società ferroviarie, Mediterranea, Adriatica e Sicula, dell'Ispettorato Generale e dei Ministeri della Guerra e della Marina.

Il nuovo regolamento, sollecitamente approvato dai Ministri dei Lavori Pubblici, della Guerra e della Marina, andrà in vigore il 1° p. agosto.

><

Per la tariffa unica ferroviaria degli scali del porto di Genova.

Sappiamo che il Consiglio direttivo dell'Associazione Generale del Commercio di Genova ha rivolte istanze al Ministro dei Lavori Pubblici allo scopo di ottenere che, prima di dichiarare definitiva la tariffa unica ferroviaria per gli scali del porto, vengano presi in seria considerazione i reclami del Commercio genovese ed apportate alla tariffa medesima quelle modificazioni e riduzioni che questi ha infino ad ora frustaneamente reclamate.

><

Ferrovia Faenza-Firenze.

(*Secondo appalto ad unico incanto per la costruzione del tronco Fantino-Crespino*).

Essendo stata annullata l'aggiudicazione avvenuta il 9 corrente mese (1) per l'appalto seguente, si procederà alle ore 10 antimeridiane del 10 luglio p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore generale delle Strade Ferrate, e presso la Regia Prefettura di Firenze, avanti il Prefetto, simultaneamente allo incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco Fantino-Cre-

(1) Vedi « Memorandum » del n. 25, a pag. 401, ed « Informazioni » del n. 20, a pag. 312.

spino della ferrovia Faenza-Firenze, della lunghezza di metri 5,791.50, compreso fra il termine del tronco Marradi-Fantino (progressiva 5 100) e l'origine del tronco Crespino-Fosso Canecchi (progress. 10.891.50), inclusa la stazione di Crespino, non comprese le espropriazioni stabili, la provvista del materiale metallico d'armamento, dei meccanismi fissi e del mobilio per le stazioni ed ogni provvista e posa pel telegrafo, per la presunta somma di L. 6,351,000, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di giorni 700 (settecento) dalla data del verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 212,000; quella definitiva in lire 368,000; ambedue in numerario od in titoli, come all'articolo 3 del Capitolato generale di appalto.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione stipulare il relativo contratto.

In aggiunta poi ai certificati indicati nell'art. 2 del Capitolato Generale Amministrativo e nell'art. 77 del Regolamento 4 maggio 1885 sulla contabilità generale dello Stato, i concorrenti all'appalto dovranno produrre:

a) Un certificato di penalità rilasciato dalla Cancelleria del Tribunale civile e penale avente giurisdizione nel luogo di nascita del concorrente, di data non anteriore a tre mesi a quella dell'incanto;

b) Un attestato di un ispettore od ingegnere del Genio Civile, Direttore di lavori ferroviari, di un ispettore superiore tecnico od ispettore-Capo del R. Ispettorato, pure Direttore di lavori ferroviari, di uno dei Direttori generali della Società per le Strade Ferrate Mediterranee, Adriatiche e Sicule, o di uno dei Direttori delle costruzioni delle Società per le Strade Ferrate Mediterranee od Adriatiche, di data non anteriore a sei mesi a quella dell'incanto, dal quale risulti che l'aspirante ha lodevolmente eseguiti o diretti lavori consimili a quelli da appaltarsi.

Tali dichiarazioni dovranno essere esclusivamente basate su lavori da indicarsi nell'attestato, che siano stati diretti dal funzionario che li rilascia, o di cui egli abbia avuto l'alta sorveglianza.

L'attestato di cui alla lettera *b*) dovrà essere munito del Visto dell'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, ed il concorrente che lo presentasse al funzionario che presiederà all'asta senza un tale Visto, non sarà ammesso all'incanto.

L'attestato suddetto dovrà perciò essere trasmesso all'Ispettore Generale delle Strade Ferrate dieci giorni prima di quello stabilito per l'incanto e sarà restituito a chi lo ha presentato due giorni prima dell'asta, perchè possa produrlo, assieme agli altri documenti prescritti, al funzionario che presiederà all'asta.

Non saranno vidimati gli attestati di coloro che in precedenti appalti siansi mostrati, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione, litigiosi, o negligenti, o di non intera buona fede verso il Governo od i terzi, o che abbiano costretta l'Amministrazione a provvedere direttamente al pagamento delle mercedi agli operai, a senso dell'art. 20 del Capitolato generale amministrativo, od all'esecuzione d'ufficio di cui all'art. 46 del Capitolato medesimo.

Il giudizio insindacabile dell'Amministrazione si estenderà anche all'idoneità degli aspiranti che fossero stati soltanto incaricati della direzione di altri lavori o della rappresentanza di altre imprese.

Non saranno egualmente ammessi all'incanto coloro che, non potendo produrre l'attestato di cui alla lettera *b*) del presente articolo, presentassero in loro vece altra persona che ne fosse fornita ed alla quale essi avessero rilasciato legale mandato di eseguire e dirigere sotto la loro responsabilità i lavori da appaltarsi.

><

Tra Roma e Nettuno e tra Roma e Civitavecchia.
(Distribuzione di biglietti a serie durante la stagione balnearia e speciali biglietti d'andata e ritorno).

Nello scopo di promuovere sempre il movimento dei viaggiatori fra Roma e Nettuno e fra Roma e Civitavecchia, specialmente nella circostanza dell'attuale stagione balnearia la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto che a partire dal 1° luglio prossimo siano posti in distribuzione alle stazioni di Roma biglietti a *serie* per Santa Marinella e Civitavecchia, per Marino ed Albano e per Anzio e Nettuno, via Cecchina.

Questi biglietti avranno una validità rispettiva di giorni 30 e di giorni 60 e godranno di una riduzione i primi del 10 p. 0|0 ed i secondi del 5 p. 0|0 sul prezzo complessivo di 10 biglietti di andata e ritorno.

La Società istituirà inoltre, a partire dalla stessa data, speciali biglietti di andata e ritorno Roma (Termini)-Anzio-Nettuno (via Cecchina), ai prezzi specialmente ridotti di L. 6.80 prima classe; L. 4.95 seconda classe; L. 3.10 terza classe.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possano approvarsi i progetti seguenti:

a) Progetto sottoposto all'approvazione governativa dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali per la esecuzione di opere di consolidamento della scarpata a monte della trincea al chilometro 156.790 della ferrovia Napoli-Benevento;

b) Progetto sottoposto all'approvazione governativa dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo per la esecuzione di lavori urgenti di consolidamento di una frana al casello N. 113 della linea da Genova a Ventimiglia;

c) progetto sottoposto all'approvazione governativa della Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia per la esecuzione di cunette in muratura nelle trincee fra i chilom. 17.435 e 59.347 della linea da Palermo a Porto Empedocle.

2. Che possa approvarsi il progetto di riparto della spesa di L. 160,000 occorrente per sistemare nella stazione di Rimini il servizio d'acqua, derivandola dal fiume Marecchia. La detta spesa dovrebbe gravare per due terzi sulla Cassa per gli aumenti patrimoniali e per un terzo diviso in parti eguali a carico dei fondi di costruzione delle due ferrovie complementari Ferrara-Ravenna-Rimini e Sant'Arcangelo-Fabriano.

><

Il prefato Consiglio ha poi dato parere sopra una domanda della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova, circa maggiori compensi ed esonero di multa per la fornitura di scambi e di intersezioni messi in opera lungo la ferrovia da Lugo a Lavezzola.

><

Tariffe.

Col 7 luglio p. v. verrà posto in vendita, nelle principali stazioni della Rete Mediterranea, al prezzo di L. 3 50, la *seconda edizione delle Tariffe e Condizioni pei trasporti sulle Strade Ferrate Italiane*

(1° *luglio* 1885), valevole pure pei trasporti in servizio cumulativo colla Rete Adriatica ed anche colla Rete Sicula, via Reggio-Messina, comprendente tutte le modificazioni ed aggiunte introdotte dal 1° luglio 1885 a questa parte e le molte altre non ancora pubblicate, che, in occasione della ristampa delle Tariffe medesime, furono approvate con Decreto Ministeriale insieme ad un progetto di riforma generale della nomenclatura e classificazione delle merci a P. V.

Tutte le varianti comprese nella nuova edizione sono stampate parte in carattere corsivo, e parte coll'indicazione della data d'attuazione.

La seconda edizione delle Tariffe e Condizioni pei trasporti andrà in vigore col giorno 16 luglio p. v. Tutte le ulteriori modificazioni saranno pubblicate con appendici mensili, le quali verranno pure poste in vendita al pubblico nelle principali stazioni della Rete.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto per migliorare le condizioni dell'esercizio nella stazione di Piacenza;
2. Progetto di lavori nella stazione di Bergamo, per conto della ferrovia di Valle Seriana;
3. Progetto d'appalto dei ferri minuti d'armamento pel tronco Lecco-Bellano;
4. Variante della galleria del Groppo S. Giovanni lungo il tronco Ghiare-Ostia della ferrovia Parma-Spezia;
5. Progetto per un nuovo tipo di casello di guardia pei tronchi 4°, 5° e 6° della ferrovia Parma-Brescia-Iseo;
6. Proposta di modificazioni del coronamento del piano caricatore del pietrame, e di completamento della massicciata dei binari nella stazione di Monselice, lungo la ferrovia Legnago-Monselice;
7. Progetto d'appalto dei ferri minuti d'armamento pei tronchi da Noto a Sampieri della ferrovia Noto-Licata;
8. Progetto di variante ai due primi chilometri della linea Chilivani-Ozieri nelle ferrovie secondarie di Sardegna;
9. Progetto di lavori di completamento del tronco Treviso-Cornuda, nella ferrovia Treviso Belluno;
10. Progetto del tronco Corso Vittorio Emanuele-Montesanto della ferrovia funicolare da piazza Montesanto al Vomero (Napoli).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — *Ordine del giorno della Camera di Commercio di Lecce.* — La Camera di Commercio di Lecce (Terra d'Otranto) ha votato il seguente ordine del giorno:

« Considerando che, mentre la Francia penetra nella Svizzera francese col mezzo di quattro ferrovie (Ginevra, Vallorbes, Verrières e Morteaux), l'Italia non vi ha nessuna comunicazione diretta, potendo accedervi o pel Gottardo e risalire la Svizzera sino al nord, o pel Cenisio e attraversare la Francia;

« Considerando che la linea del Sempione oltrechè mettere il lago di Ginevra e tutta quella regione ad immediato contatto con la Lombardia e col Piemonte, darebbe ai nostri prodotti sui mercati svizzeri parte almeno del posto che ora tiene, senza concorrenza possibile, la Francia;

« Considerando che il traforo del Sempione riuscirebbe senza dubbio a portare nel porto di Genova e quindi anche sulle ferrovie italiane quel transito per la Svizzera che oggi altri porti ed altre strade ferrate ci sottraggono;

« Considerando che il suddetto traforo presenta anche i seguenti speciali vantaggi: *a*) di aver un valico alpino il più basso che esista, e quindi in condizioni di esercizio più vantaggiose di tutti gli altri; *b*) di essere per più della metà sul territorio nazionale; *c*) di creare una linea che potendo far concorrenza a quella del Gottardo, obblighi questa a ridurre le sue tariffe secondo i bisogni del commercio italiano; *d*) e finalmente di abbreviare considerevolmente le distanze fra quasi tutta l'Italia da una parte, e Parigi ed il mare del Nord dall'altra;

« Fa voti al Governo, perchè esso concorra a rendere possibile questo nuovo valico alpino ».

Ferrovia del Brennero. — *Per la costruzione della direttissima Mestre-Castelfranco-Bassano-Primolano.* — La Camera di Commercio di Venezia deliberò di associarsi al Comune ed alla Provincia per ottenere la sollecita costruzione della ferrovia Mestre-Castelfranco-Bassano-Primolano, che sarà la più diretta congiunzione di Venezia al Brennero.

Ferrovie economiche nella provincia di Foggia. — *Per la rete del Gargano.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nel n. 7, del 15 u. s. febbraio, riportiamo dal *Corriere di Napoli*: « Il 22 corrente il Presidente del Consiglio dei Ministri ha ricevuta a Roma la rappresentanza della provincia di Capitanata, composta del cav. Civetta, presidente della Deputazione, e dei deputati provinciali Mascio, Cavalli e Fini. La medesima rappresentanza era stata, nei giorni scorsi, ricevuta dal Ministro dei Lavori Pubblici, dopo aver conferito col Sotto-Segretario di Stato Di Blasio. I deputati provinciali di Capitanata sono stati presentati ai Ministri dagli onorevoli Tondi, Salandra e Summonte.

« Scopo delle loro pratiche è stato invocare il sussidio dello Stato per le ferrovie economiche che il Consiglio provinciale di Capitanata intenderebbe di promuovere nelle regioni montuose di quella provincia, tuttora prive di comunicazioni ferroviarie, cioè nel Gargano e nel Sub-Appennino.

« La rappresentanza di Capitanata ha ottenuto dai ministri Crispi e Finali l'assicurazione, che il Governo considera con la maggiore benevolenza la provvida iniziativa di quel Consiglio provinciale e che, non appena saranno adempiute le prescrizioni della legge rispetto alla preparazione dei progetti definitivi, la questione sarà deferita all'esame dei Consigli tecnici e favorevolmente risoluta per quanto lo consentiranno le condizioni del bilancio ».

Tramvie di Napoli. — *Proposte della Giunta Municipale per una convenzione.* — Riassumiamo dal *Corriere di Napoli:* La sera del 19 corrente la Giunta Municipale di Napoli, presieduta dal Sindaco, si occupò della convenzione con la Società delle Tramvie.

Decise in massima di riproporre al Consiglio la convenzione con la Società delle tramvie nel modo come l'aveva formolata la precedente Giunta. Le ragioni che indussero la Giunta a tale proposito sono principalmente le seguenti:

1. Nessuna proposta si è presentata al Municipio la quale offra l'aumento del canone fin da ora, come fa la Società delle tramvie, sebbene il suo contratto, per le linee esistenti, non cessi che nell'anno 1925;
2. Il nuovo canone offerto dalla Società vien calcolato a circa L. 13,000 al kilometro, cioè a dir una cifra incomparabilmente superiore a quella di tutte le altre città del mondo, compreso Milano che ha il più alto canone, non superante però 6000 lire al chilometro;
3. La Società si obbliga di adottare il sistema a trazione elettrica (1) quando lo richieda il Municipio, non solamente sulle nuove linee ma pur sulle linee antiche; il che non potrebbe ottenersi da nessun'altra nuova Società durante l'attuale contratto con la Società delle tramvie;
4. La Società si obbliga di costruire nuove linee le quali in se stesse sarebbero improduttive, come per es., la linea

(1) Per l'impianto di tramvie elettriche a Napoli vedi nel n. 25 in questa stessa rubrica a pag. 309.

di Posilippo fino a Coroglio, ed altre che essa può esercitare, compensandone su quelle più produttive; mentre altre Società, che non possedessero già queste linee, non potrebbero assumere la concessione di quelle.

La Giunta ha eliminato il sistema di compartecipazione per molte ragioni; prima, perchè non gioverebbe al bilancio adottare un sistema che porterebbe la incertezza e la oscillazione negli introiti del bilancio; secondo per le difficoltà che s'incontrerebbero nella pratica. A Parigi dove il sistema è complessivo di un canone fisso e di una compartecipazione, il Comune spesso non ha potuto trovar modo di liquidare quello che gli spetta per compartecipazione.

Circa poi agli introiti della Società, che s'invocano per difendere il sistema di compartecipazione, è a notarsi che il bilancio presentato dalla Società riguardava tutti gl'introiti della rete delle tramvie, non solo della città di Napoli ma della provincia; dimodochè ridotte le previsioni al solo introito della città, il lucro si attenua di molto.

— La Giunta decise, nella stessa seduta del 19 corrente, d'invitare la Società degli omnibus a pagare un canone fisso al Municipio giusta la iscrizione in bilancio, senza di che alla Società sarebbe impedito il percorso delle carrozze su tutte le linee.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti di maggio 1890.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di maggio 1890, confrontato con quello dello stesso mese 1889, fu il seguente:

		maggio 1890	maggio 1889
Passeggieri trasportati	Num.	111,600	102,768
» introito	Fr.	416,000	459,743.82
Bagagli e cadaveri	Tonn.	520	582
» introito	Fr.	56,700	64,905.97
Bestiame trasportato	Capi	15,880	3,958
» introito	Fr.	22,300	16,476.16
Merce trasportata	Tonn.	61,600	61,368
» introito	Fr.	625,000	638,313.93
Introito complessivo	»	1,120,000	1,179,439.88
» chilometrico	»	4,210.53	4,433.99
Proventi diversi	»	35,000	33,022.30
Introito generale	»	1,155,000	1,212,462.18
Spesa complessiva	»	520,000	489,374.91
» chilometrica	»	1,954.89	1,839.76
Introito netto	»	695,000	723,087.27

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Circa i prodotti nei mesi di gennaio, febbraio, marzo e aprile del corrente anno vedansi rispettivamente i numeri 9, 12, 17 e 21.

Ferrovia del Sempione — *Per la ratifica della compera delle azioni privilegiate della ferrovia Giura-Sempione da parte del Governo Federale.* — Nell'ultimo nostro numero, del 21 corrente, in questa stessa rubrica e sotto il titolo di « Ferrovie Svizzere » abbiamo accennato al favorevole voto dato il giorno precedente dal Consiglio Nazionale per passare alla discussione di tale compera.

Ritornando ora, secondo la fatta promessa sull'importante argomento, diamo il testo delle deliberazioni prese dal Consiglio Nazionale nella seduta del 21 corrente.

Il Consiglio federale, cioè il Governo, si assicura con questo acquisto un'influenza preponderante nell'amministrazione della Giura-Sempione; ed era ciò che gli premeva, principalmente in vista dell'apertura del valico del Sempione.

Ecco anzitutto il progetto del Consiglio Federale approvato dal Consiglio Nazionale con voti 88 favorevoli e 14 contrari:

Art. 1. Il contratto, conchiuso il 19 maggio 1890 tra il Consiglio Federale ed il Governo del Cantone di Berna relativamente alla compera di 30,000 azioni privilegiate della strada ferrata Giura-Sempione, è ratificato.

Art. 2. Il Consiglio Federale è autorizzato ad acquistare nuove azioni privilegiate della strada ferrata Giura-Sempione, alla condizione che il prezzo fissato dal presente contratto (art. 1) non sia superato.

Art. 3. Il prezzo di vendita per i nuovi acquisti d'azioni privilegiate della Giura-Sempione sarà coperto coll'emissione dei titoli di rendita 2 0|0, che la Confederazione si riserva il diritto di rimborsare alla pari, in totalità o per serie, previo un avvertimento di dodici mesi.

Questi titoli saranno emessi in cedole da fr. 30, 150, 300 di rendita annuale, con tagliandi d'interesse di 4 mesi, pagabili il 1° gennaio, il 1° maggio ed il 1° settembre.

Art. 4. Gli eccedenti che risulteranno dalla differenza fra il prodotto delle azioni privilegiate della Giura-Sempione comperate e la rendita da versarsi costituiranno un fondo particolare il cui impiego sarà regolato con speciale decreto federale.

Art. 5. Clausola del *referendum*, ossia della votazione popolare.

— In seguito fu adottata con voti 81 contro 2 il seguente postulato, la cui redazione fu proposta dal signor Welti, d'accordo coi proponenti:

« Il Consiglio Federale è invitato a presentare un rapporto all'Assemblea Federale sui risultati delle misure da lui prese di mira nel messaggio del 30 maggio 1890 allo scopo dell'assunzione nelle mani dello Stato delle ferrovie ed aggiungervi quelle proposte che considererà essere nell'interesse del promuovimento di questa quistione ».

Ferrovie Francesi — *Marcia rapidissima d'un treno sulla Nord.* — Un velocissimo tragitto fu compiuto recentemente sulla rete « Nord » da un treno speciale composto di 15 vetture e 2 carri con freno; nel treno eravi il Capo dell'Esercizio, parecchi Capi servizi, ingegneri e meccanici della Società. La distanza tra Calais e Parigi fu percorsa senza ricambio di locomotiva, in 3 ore e 50 minuti; il che, in certi tratti importa una velocità di 115 chilometri all'ora. La locomotiva nuova, e già esposta nella Galleria delle macchine dell'Esposizione Universale di Parigi, è ad 8 ruote in luogo delle 6 ordinarie; le quattro più grandi hanno un diametro di m. 2.13.

Ferrovie Svizzere — *Per la concessione della ferrovia della Jungfrau.* — Facendo seguito a quanto abbiamo preannunciato nel n. 22, accenniamo che il Consiglio Federale nella seduta del 17 corrente ha approvato un messaggio con schema di risoluzione circa la concessiene di una ferrovia da Lauterbrunnen alla vetta della Jungfrau. Alle Camere vien proposto di accordare al signor Maurizio Köchlin, ingegnere in Parigi, per una Società per azioni da costituirsi, detta concessione. La prima sezione da Lauterbrunnen fino a Stegmatten o Stecherberg sarà costrutta a scartamento di 1 m. e l'esercizio si farà con locomotiva ad adesione. Per la seconda sezione, da Stegmatten oppure da Stecherberg fino alla vetta della Jungfrau, la fissazione oppure l'approvazione del sistema d'esercizio per parte del Consiglio Federale resta riservata a dopo la presentazione dei piani di dettaglio. Il Consiglio Federale è autorizzato, eventualmente a chiedere prima la costruzione di tronchi di prova. Le spese per la prima sezione sono preventivate di franchi 546,000, per la seconda in fr. 9,200,000.

— *Dimanda di concessione della ferrovia del Rothstock.* — È stata presentata al Dipartimento delle strade ferrate la dimanda di concessione di una ferrovia di montagna sull'Uri-Rothstock. Questa ferrovia partirebbe da Bauen o da Isleten sul lago dei Quattro Cantoni e per Isenthal, Kleinthal sul Lassigrat, poi con un tunnel di 2400 metri di lunghezza metterebbe capo sulla vetta dell'Uri-Rothstock a 2880 metri. La pendenza massima sarebbe del 37 0|0.

Ferrovie Brasiliane — *Statistica comparata della lunghezza al 31 dicembre 1887 e 1888.* — Nel n. 8, del 22 febbraio corrente anno, abbiamo pubblicato un lungo elenco di nuove concessioni ferroviarie nel Brasile, durante il se-

condo semestre del 1889; riassumiamo ora una recente statistica circa la situazione comparativa delle strade ferrate in esercizio ed in costruzione nel Brasile alla fine dei due anni 1887 e 1888.

	Chilometri.
Linee in esercizio al 31 dicembre 1887	8,486
» » » 1888	8,930
Aumento nel corso del 1888	444
Linee in costruzione al 31 dicembre 1887	1,397
» » » 1888	1,574
Aumento nel corso del 1888	177

Sui 8,930 chilometri di strade ferrate in esercizio al 31 dicembre 1888, eravene 1,345 a scartamento di m. 1.60 e 7,585 a scartamento di 1 metro. Tutte le ferrovie in costruzione hanno questo secondo scartamento.

Il costo approssimativo delle ferrovie appartenenti allo Stato, al 31 dicembre 1888, può valutarsi a 195,636,004,782 *reis*, ossia circa 1,086,866,693 franchi.

Ferrovie nell'Est Africano — *Ferrovia tedesca nel Sultanato di Zanzibar, sfera d'interesse tedesco.* — Il luogotenente Weiss, che ha esplorato la regione da Pangani al monte Kilimangiaro, ha compilato secondo le notizie ed i dati che riassumiamo dalla *Kolonial Zeitung* un progetto di ferrovia che dalla costa farebbe capo al precitato monte attraversando la fertile e sana regione dell'Usumbara.

Lo scartamento della linea ferroviaria sarebbe di 1 metro; essa misurerebbe la lunghezza di circa 360 chilometri da Tanga ad Arusha. Il costo della costruzione, essendo abbondante il legname nella regione attraversata dalla ferrovia in progetto, è valutato a 12,265,000 fr.; le spese annuali di manutenzione sono preventivate in fr. 1,396,250.

Notizie Diverse

Servizio postale e telegrafico-telefonico in Germania. — *Dal resoconto dell'esercizio dal 1° aprile 1889 al 31 marzo 1890.* — Il Governo dell'Impero di Germania ha testè pubblicato il resoconto dell'esercizio del servizio postale e telegrafico dell'Impero.

Dal 1° aprile 1889 al 31 marzo 1890 il servizio postale e telegrafico-telefonico ha apportato allo Stato:

Prodotti: 214,070,172 marchi, ossia fr. 267,587,715;

Spese: 181,106,376 marchi, ossia fr. 226,382,970 nella parte ordinaria; e 5,395,344 marchi, ossia fr. 6,994,180 nella parte straordinaria;

Introito netto: 27,568,452 marchi, ossia fr. 34,210,565

L'amministrazione postale tedesca accetta i pacchi postali qualunque ne siano le dimensioni ed il contenuto.

Essa ha quasi innovato il servizio rurale coll'impianto di un rudimentale ufficio postale nei più piccoli villaggi; di modo che i messaggeri rurali, la maggior parte muniti di velocipedi, non hanno che da consegnare il piego locale al pseudo distributore d'ogni villaggio.

Telefono Parigi-Londra. — *Prossima apertura del servizio.* — Nella corrente settimana furono fatti esperimenti telefonici tra Parigi e Calais, che distano fra loro di 290 chilometri. Gli esperimenti riuscirono completamente, per modo che, come abbiamo annunciato lo scorso anno nel dare notizia degli studi e del progetto, i fili telefonici Parigi-Calais saranno uniti al cavo sottomarino da Calais a Douvres per aprire finalmente la corrispondenza diretta telefonica tra Parigi e Londra.

Se, come è probabile, il cavo sottomarino sia insufficiente al servizio, sarà immerso un nuovo cavo, che sarà riservato unicamente al servizio telefonico tra Parigi e Londra.

Un vagone-chiesa. — A Tiflis, nelle officine della ferrovia del Transcaucaso, si compì la costruzione di un gran vagone ad otto ruote, destinato all'istallazione di una chiesa di campagna. Questo vagone è elegante dentro e fuori; è sormontato da una croce, posta sul tetto al disopra del punto ove è collocato l'altare; al disopra dell'ingresso del vagone vi è un piccolo campanile per tre campane. Il vagone contiene, oltre la chiesa propriamente detta, un piccolo scompartimento che servirà d'alloggio al curato. La chiesa può contenere sessanta fedeli. L'altare è in quercia scolpito, e tutti gli oggetti pel culto vennero da Pietroburgo.

Il vagone e l'istallazione della chiesa costano 12,000 rubli.

Canale di Corinto. — *Costituzione di una nuova Società.* — Il liquidatore giudiziario della Società internazionale del Canale di Corinto indirizzò il 22 corrente agli azionisti ed ai possessori di obbligazioni della Società una lettera, con cui annunzia la costituzione di una nuova Società: la « Société nouvelle pour l'achèvement du Canal de Corinthe », con un capitale di 5 milioni di lire diviso in 10,000 azioni di 500 lire ciascuna.

La nuova Società si è costituita grazie ad un gruppo finanziario potente.

Esposizione d'elettricità a Francoforte nel 1891. — Si sta ordinando a Francoforte la preparazione di una Esposizione di elettricità per l'anno venturo.

Scopo principale della medesima è di porre in evidenza le applicazioni meccaniche dell'elettricità, la sua produzione per mezzo di forze idrauliche o del vapore, il suo trasporto a distanza, il suo impiego nelle officine e nelle miniere, la trazione infine e la navigazione elettriche.

A pratica dimostrazione della trazione elettrica, tramvie e battelli saranno posti in servizio dei visitatori dell'Esposizione.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 26,600 per impianto di rifornitore definitivo nella stazione di Macerata;

L. 46,868 per lavori di completamento lungo il tronco Colorno-Po della linea Parma-Brescia;

L. 18,910 per ampliamento della stazione di Colli, linea Roma-Solmona;

L. 9,300 per rifacimento in acciaio del 2° binario di corsa coi relativi deviatoi in ferro nelle stazioni di Nocera, Gualdo-Tadino e Serra San Quirico nella linea Orte-Foligno-Falconara, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

L. 8,150 per sistemazione dei tetti di alcuni fabbricati della linea da Viterbo ad Attigliano;

L. 3,600 per consolidamento del rilevato ferroviario al chilometro 237.750 da Roma della linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze;

L. 2,000 per ampliamento del piazzale della stazione di Cappelle Magliano della ferrovia Roma-Solmona.

Rete Mediterranea. — L. 678,000* per lavori di ampliamento e collegamento del viadotto di Sampierdarena, escluso il valore del materiale metallico d'armamento;

L. 38,850* per costruzione due case cantoniere doppie sulla ferrovia Asciano-Montepescali.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 560 per sgombro materie al pozzo N. 5 della galleria di Pombia, lungo la linea Novara-Pino.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Lavori di ricarico della massicciata sul tronco Taranto-Grottaglie. Importo L. 10,400. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 2 luglio p. v.;

Lavori di ricarico massicciata sul tronco Grottaglie-Latiano. Importo L. 20,000. Termine utile per la presentazione offerte fino alle 10 ant. del 2 luglio p. v.;

Lavori di ampliamento della stazione di Borgosesia. Importo L. 70,000. Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 3 luglio p. v.;

Consolidamento della massicciata al km. 81 della linea Taranto-Reggio per frana. Importo L. 50,000. Le offerte verranno dissuggellate alle ore 10 ant. del 3 luglio p. v.;

Consolidamento della frana di Casavecchia sulla linea Empoli-Chiusi. Importo dei lavori L. 21,500. Dissuggellamento offerte alle ore 10 ant. del 9 luglio p. v.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze. — 10 luglio, ore 10 ant. — Appalto ad unico incanto* (per annullata aggiudicazione del precedente) dei lavori per la costruzione del tronco Fantino Crespino della ferrovia Faenza-Firenze. Importo L. 6,351,000. Cauzione provvisoria L. 212,000; definitiva L. 368,000. Lavori in giorni 700.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea — (*Sedute del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione del 27 corrente*). — Larini, Nathan e C. di Milano, per appalto lavori di costruzione di una tettoia al fabbricato passeggieri della stazione di Sampierdarena;

Fratelli Colla di Torino, per fornitura di meccanismi diversi per le nuove officine di Torino;

Charles Turner e Solm di Milano, per fornitura di kg. 30,000 di acqua ragia;

Masera Antonio di Torino, per fornitura di meccanismi diversi per le nuove officine di Torino;

Stessa Ditta, per fornitura di un tornio grande per ruote di locomotive per le officine di Rivarolo Ligure;

Carrera e Prata di Torino, per fornitura di meccanismi diversi per le nuove officine di Torino;

Masera Antonio di Torino, per fornitura di meccanismi diversi per le officine di Rivarolo Ligure;

Fratelli Bosso di Torino, per fornitura di meccanismi per le nuove officine di Torino;

Edoardo Dubosc di Torino, per fornitura meccanismi per le officine suddette;

Fratelli Colla di Torino, per fornitura meccanismi come sopra.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Genio Militare di Torino (2 luglio, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di completamento della sistemazione del Distretto Militare di Torino nel fabbricato di San Marcellino. Importo L. 40,000. Cauzione L. 4000. Lavori compiuti in 120 giorni.

Comune di Labico (5 luglio, ore 11 ant., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione della fontana, dell'abbeveratoio e del lavatoio. Importo ridotto L. 7940.12 (V. n. 24).

Amministrazione Provinciale di Messina (8 luglio, ore 12 mer., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione e di adattamento per tutti gli Uffici di Prefettura. Importo ridotto del 18 per 0[0 su L. 88,810 (V. n. 23).

Comune di Pratola Peligna (10 luglio, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di allacciamento delle sorgenti, opere murarie da costruirsi lungo la condluttura esterna della fonte Santilli in tenimento di Solmona al comune di Pratola Peligna, costruzione del serbatoio, delle fontane, degli abbeveratoi e della fognatura nell'abitato. Importo L. 146,670.53 (V. n. 17).

Municipio di Genova (11 luglio, ore 3 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori di prosecuzione della strada di circonvallazione a mare, da via Oddone alla tagliata sud della Piazza d'Armi. Importo L. 2,210,000. Lavori compiuti in 2 anni e mezzo. Cauzione L. 221,000. Fatali 28 luglio, ore 12 merid.

Comune di Orte (12 luglio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di un ponte a travata metallica sul fosso di Riodoro. Importo L. 26,000. Cauz. provv. L. 1000. Cauz. def. L. 3000. Fatali 29 luglio, ore 10 ant. Lavori compiuti in 12 mesi.

Municipio di Ascoli-Piceno (19 luglio, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori necessari alla completa sistemazione dei primi due tratti della strada comunale obbligatoria per Valle Castellana. Importo L. 58,815.93. Cauz. provv. L. 2500. Cauz. def. L. 10,760.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direz. degli Armamenti — Spezia — (9 luglio, ore 2 pomer., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Fornitura di **cavi** d'erba pitta e di cocco. Importo L. 97,180.20. Cauzione L. 9700. Fatali 2 agosto, ore 12 merid. (V. n. 22).

Direz. delle Costruzioni Navali — Spezia — (18 luglio, ore 12 merid., definitiva). — Fornitura di tonnellate 300 di **zavorra** in pani di ferraccio del peso ognuno di chg. 100. — Tonnellate 200 di **zavorra** in pani di ferraccio del peso ognuno di chg. 50. Importo ridotto L. 49,611.38 (V. n. 21 e 24).

R. Fonderia — Genova — (22 luglio, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di chg. 4350 d'**acciaio** dolce n. 2 in verghe e chg. 2700 in lamiera a L. 0.70. — Chg. 1000 **ferro** scelto in lamiera grossa n. 2, chg. 1790 profilato ad **L** n. 1 e chg. 420 a **T** a L. 0.40. — Chg. 23,180 scelto in verghe n. 2 a L. 0.35. Importo L. 14,432. Cauz. L. 1444. Consegna a giorni 50.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Adolfo Colella, Napoli: biacca nazionale, L. 22,116.79;

Giuseppe Bonavita e figli, Forlì: feltro secco in fogli, lire 4517.30;

Baldassare Mongenet e figli, Torino: trasformazione di ferro vecchio in nuovo, L. 15,710.92;

Larini Nathan e C., Milano: 60 recipienti di ferro omogeneo, L. 80,876.25;

Antonio Sorrentino, Napoli: olio di oliva di prima qualità, L. 13,968.24;

Vincenzo Calabrese, Napoli: catrame e pece, L. 17,335.80;

Giovanni De Luise, Napoli: stoppa bianca cardata, L. 3839.40;

Francesco e Pietro Delle Piane, Genova: metalli diversi, lire 6290.67.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la fornitura in opera di varie travate metalliche per il primo tronco Roma-Segni per conto delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

				Giugno 21	Giugno 28
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L.	736	730
»	»	Mediterranee	»	585	578
»	»	Sicule	»	590	576
»	»	Sarde (preferenza)	»	285	285
»	»	Palermo Marsala-Trapani	»	362.50	365.50
»	»	Gottardo	»	860	855
Buoni	Ferrovie	Meridionali	»	540	542
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	»	294	294
»	»	Novara-Seregno	»	207.50	207.50
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	»	318	318
»	»	» 2ª emiss.	»	305.50	305.50
»	»	Centrale Toscana	»	520	520
»	»	Meridionali	»	314.75	314.25
»	»	Sarde, serie *A*.	»	309	308.50
»	»	» serie *B*.	»	312 50	312
»	»	» 1879	»	307	307
»	»	Pontebba	»	465	465
»	»	Nord-Milano	»	264.50	264.50
»	»	Meridionali Austriache	»	336	335.50
»	»	Gottardo 4 °/₀	»	101.60	101.25

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

7 luglio. — **Società della Ferrovia del Monte Generoso** — Assemblea generale, in 2ª convocazione, per le ore 10 ant. nel Palazzo Civico di Lugano.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula. — Il servizio dei pagamenti delle Obbligazioni 3 per cento (Serie A, B, C, D, E) sarà fatto per le tre Società nelle consuete piazze nazionali ed estere dagli Istituti e Case bancarie concordati col Ministero del Tesoro (Vedi *Gazzetta Ufficiale* del 26 giugno corrente anno, n. 149, « Inserzioni »).

Strade Ferrate della Sicilia. — Dal 1° luglio pagamento della cedola N. 8 in L. 12.50 per azione (V. *Avvisi delle Società Ferroviarie*, pag. 421).

Ferrovia di Cuneo. — La *Gazzetta Ufficiale* del 24 corr. n. 147, pubblica la 62ª estrazione di dette obbligazioni, e cioè N. 78 (1ª emissione 5 0[0 da L. 400) e N. 45 (2ª emissione 3 0[0 da L. 500), rimborsabili dal 1° luglio.

Società An. Ferrovia Vigevano-Milano. — Le obbligazioni della Serie 187, state estratte, saranno rimborsate in L. 500 dal 5 luglio presso il Credito Italiano in Milano. Verrà pure col 1° luglio pagata la cedola 43 in L. 5.04 per interessi e il dividendo alle azioni per l'esercizio 1889 in L. 20.30 caduna.

Ferrovia Mortara-Vigevano. — Elenco delle 36 obbligazioni sorteggiate nell'ordine seguente e rimborsabili in L. 250 dal 1° luglio. 2163 1540 2000 1444 2286 1336 98 1213 798 1960 782 48 741 948 1579 205 180 1772 1722 2571 1037 959 1857 495 1908 451 2590 1812 915 221 704 846 602 1355 1534 1084.

Dal detto giorno verrà pure pagato il Vaglia n. 69 in L. 5.40.

Società per la ferrovia Verona-Caprino. — Pagamento della cedola N. 3. in L. 11.25 per obbligazione dal 1° luglio.

Strada ferrata Napoli-Nola-Bajano ed estensioni. — A datare dal 1° luglio verrà pagata la cedola N. 4 delle obbligazioni in L. 10 presso la Banca Generale.

Ferrovie Nord-Milano. — Dal 1° luglio la Banca Generale pagherà: le cedole 1° semestre 1890 in L. 7.50 (obblig. 1ª serie)
» » » » » 11.25 (» 2ª »)
e rimborserà in L. 250 le obbligazioni 1ª serie estratte, nonchè quelle di 2ª serie in L. 500.

Ferrovia Marmifera privata di Carrara. — Dal 1° luglio verrà pagata la cedola N. 7 in L. 6.25 nette.

Strade Ferrate Economiche di Bari-Barletta ed estensioni. — La cedola N. 6 delle obbligazioni è pagabile in L. 12.50 dal 1° luglio.

Tramways di Torino. — A partire dal 1° luglio sarà pagata la cedola N. 13 delle obbligazioni in L. 12.50.

Tramways Fiorentini. — Dal 1° luglio si pagherà la cedola N. 13 in L. 12.50.

Società An. per le Ferrovie d'Ivrea. — Il *Credito Mobiliare* paga il vaglia N 64 in L. 11 per azione quale dividendo 1° semestre 1890.

Navigazione Generale Italiana. — Pagamento della cedola N. 16 in L. 12.50 per azione quale 2° acconto sull'esercizio 1889-90, dal 5 luglio.

Credito Italiano — Milano. — Dal 1° luglio verrà pagato il vaglia N. 24 in L. 17.50.

Società Nazionale delle Officine di Savigliano. — Dal 4 luglio p. v. verrà pagato il vaglia N. 17 (2° semestre 1889) in L. 37.50 a saldo dividendo esercizio 1889.

Cartiera Italiana. — Dal 2 luglio p. v. sarà pagato il saldo dividendo dell'esercizio 1889 in L. 20 a presentazione della cedola N. 30.

Lanificio e Canapificio Nazionale — Milano. — Pagamento della cedola N. 25 in L. 3.75 dal 2 luglio p. v.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

Belgio. — Notasi la sproporzione che v'ha, e pare non possa durare, tra i prezzi del combustibile e quelli dei ferri laminati. I *cokes* sono ribassati a 20 fr. e conviene ricordare che in aprile il prezzo ne era fissato a 35 fr. e tre settimane addietro a fr. 25. Del resto, ad indicare lo stato anomale del mercato, citiamo i seguenti prezzi: Fini magri da fr. 13 a 14, fini mezzi grassi da fr. 15 a 17, fini a *coke* da fr. 13 a 14, carboni speciali per forni da fr. 15 a 17, *tout-venant* industriale fr. 19, *coke* fr. 20.

Germania. — Domande assai forti di carboni ad uso metallurgico; nel resto mercato debole, il *coke* specialmente trovasi abbondantissimo. I prezzi perciò tendono a diminuire costantemente. I fini a *cokes* quotansi a 10 M., i carboni per la metallurgia a M. 11, i *cokes* per la esportazione da M. 12 a 14. Si è constatato da taluno che gli operai, profittando degli alti salari, che ora sono loro pagati, lavorano il meno possibile; ma osservasi, d'altra parte, che i produttori, stante la scarsità della domanda, non hanno interesse a spingere la produzione al *maximum*.

Inghilterra. — *Middlesbrough.* — Si mantengono i prezzi, specialmente dei carboni a gas e dei carboni per locomotiva. Carboni per locomotiva, prima qualità, 13 sc. franco a bordo; minuto 7 sc. 6 d.; carboni a gaz da 12 sc. 6 d. a 13 sc.; *coke* per esportazione da 18 sc. a 1 Ls. franco a bordo; *coke* per alti forni 14 sc., consegna a Middlesbrough. I rappresentanti dei minatori del Northumberland domandano un nuovo aumento di salario; attendesi per la fine del corrente mese la risposta dei proprietari.

Russia. — Notasi un grande accrescimento nelle domande della *houille* di Mariopoli.

Ferri e ghise.

Belgio. — Aumentano le domande nei ferri e quindi il mercato è più animato.

Francia. — Perdura il ribasso nei ferri, questi sono quotati a 180 fr. Le vecchie rotaie sono deboli a 105 fr.

Germania. — Continua il ribasso; le ghise specialmente sono poco ricercate. Le barre sono, nominalmente, a 180 M., le corniere e le *poutrelles* un po' più domandate, rispettivamente da 190 a 195 M. le prime, a 150 le seconde.

Inghilterra. — *Middlesbrough.* — Mercato fermo. Ghisa *Cleveland*, n. 3, 42 sc. 6 d., affinata 41 sc.; rotaie d'acciaio Ls. 5.

Glascow. — *Warrants* 44 sc. 10 d.

Stati Uniti del Nord. — Notasi il grande e costante aumento della produzione della ghisa, sì da equiparare tosto la produzione dell'Inghilterra. Diamo in proposito il prospetto comparativo dell'ultimo decennio:

Anni		Inghilterra	Stati Uniti
1882	Tonn.	8,493,287	4,623,323
1883	»	8,490,224	4,595,511
1884	»	7,528,966	4,097,887
1885	»	7,297,295	4,044,526
1886	»	6,870,665	5,683,329
1887	»	7,441,927	6,417,148
1888	»	7,898,634	6,489,738
1889	»	8,245,336	7,603,642

Rame.

Francia. — *Parigi.* — Mercato fermo, senza variazioni nei prezzi della settimana precedente.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato sostenuto, ai prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — Tendenza ferma, non ostante le realizzazioni in causa dell'aumento dei corsi per le forti domande in principio della settimana. In chiusura: *Chilì*, buon ordinario da Ls. 58-5 a 58-7 6 a contanti, e da Ls. 58-17-6 a 59 a tre mesi. *Tough* inglese da Ls. 62-10 a 63-10; *Best Selected* da Ls. 65 a 66; fogli forti da Ls. 70 a 70-10; fogli dell'India da Ls. 67 a 68.

Stati Uniti del Nord. — *New-York.* — Sempre all'aumento Rame del *Lac*, molto ricercato, da 16.50 a 17 cts. consegna in agosto e settembre.

Stagno.

Francia. — *Parigi.* — Mercato al ribasso, eccetto per il *Billiton* invariato a fr. 255. *Banca*, fr. 258.75 contro 260 della settimana precedente. *Détroits*, franchi 252.50 contro 253.75; stagno inglese fr. 253.75 contro 255.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato molto sostenuto, ai prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — Mercato instabile, corsi irregolari in attesa dell'esito del *silver bill*. *Détroits* a tre mesi; in apertura fermo a Ls. 96, poi disceso a Ls. 95-10, poi risalito a Ls. 96-17-6, poi ridisceso a Ls. 96; per chiudere debole da Ls. 95-5 a 95-7-6. *Détroits*, a contanti, da Ls. 94-7-6 a 94-10. Lingotti inglesi ordinari Ls. 99-10; le barre Ls. 100-10, i lingotti affinati Ls. 101-50.

Olanda. — *Amsterdam.* — *Banca*, pronto, fior. 57 1[2. a termine da fior. 57 3[4 a 58; *Billiton*, a breve termine, fior. 56 3[4, a tre mesi fior. 57 1[2.

Rotterdam. — Mercato irregolare; molti contratti specialmente per metallo disponibile ed a breve consegna. Chiusura in ribasso. *Banca*, disponibile, fior. 57 1[8; 57 3[8 a termine; *Billiton*, disponibile, fiorini 56 5[8, a tre mesi fiorini 57.

Piombo.

Francia. — *Parigi.* — Mercato un po' più fermo della settimana precedente. Marche ordinarie, consegna all'Hâvre, fr. 34 contro 33.50; id. consegna e Parigi, fr. 34.75 contro 34.25.

Germania. — *Amburgo.* — Piombo inglese in *saumons* M. 14.90; piombo tedesco in rotoli M. 16.40, id. in *saumons* M. 14.60; piombo di Spagna M. 16.80 ogni 50 kg.
Inghilterra. — *Londra.* — Tendenza al rialzo. Piombo straniero da Ls. 13-5 a 13-7-6; inglese da Ls. 13-10 a 13-12-6.

Zinco.

Francia. — Continua la tendenza al rialzo. Zinco di Slesia, consegna all'Hâvre, fr. 62 contro 61.50 della settimana precedente; altre buone marche, consegna a Parigi o all'Hâvre, fr. 61-50 contro 61.
Germania. — *Amburgo.* — Prezzi della settimana precedente.
Inghilterra. — *Londra.* — Poca domanda, ma assai bene sostenuti i prezzi. Marche ordinarie da Ls. 23-2-6 a 23, marche speciali da Ls. 23-7-6 a 23-5.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima
Sede in Roma - Capitale versato L. 20,000,000

Pagamento della cedola n. 8 delle Azioni.

Si notifica ai signori Azionisti che a partire dal 1° luglio p. v. le sottoindicate Casse pagheranno, contro consegna della cedola n. 8, **la somma di L. 12.50 per azione in conto degli utili del 5° esercizio sociale 1889-90, in conformità a deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione:**

Roma presso l'Ufficio della Sede Sociale.
Palermo » la Direzione Generale della Società.
Messina » la Cassa di Risparmio Principe Amedeo.
Catania » la Banca Depositi e Sconti.
Napoli » la Società di Credito Meridionale.
Firenze » i sigg. Emanuele Fenzi e C.
Livorno » i sigg. Figlio di G. Maurogordato e C.
Torino » i sigg. Fratelli Marsaglia e C.
Milano » la Banca Generale.
Genova » id.
Trieste » la Filiale dello Stabilimento Austriaco di Credito.
Francoforte s/M presso i sigg. D'Erlanger e Figli.
Basilea presso la Basler Handelsbank.
Parigi » il Crédit Lyonnais.
Londra » i sigg. P. P. Rodocanacchi e C.

Roma, 15 giugno 1890.

LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1889-90. — *Dall'11 al 20 Giugno 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4086**	**4065**	+ **21**	**644**	**623**	+ **21**
Media	**4075**	**4044**	+ **31**	**650**	**583**	+ **67**
Viaggiatori	1.113.943 56	1.191.835 94	— 77.892 38	56.903 15	65.242 36	— 8.339 21
Bagagli e Cani	52.108 67	54.534 16	— 2.425 49	2.018 96	2.319 63	— 300 67
Merci a G.V. e P. V. accelerata	344.980 79	293.878 96	+ 51.101 83	16.520 61	10.312 08	+ 6.208 53
Merci a P. V.	1.357.374 31	1.400.990 92	— 43.616 61	86.487 31	84.053 52	+ 2.433 79
TOTALE	2.868.407 33	2.941.239 98	— 72.832 65	161.930 03	161.927 59	+ 2 44
Prodotti *dal 1° Luglio 1889 al 20 Giugno 1890.*						
Viaggiatori	44.978.128 55	45.757.140 48	— 779.011 93	2.109.285 62	1.578.138 45	+ 531.147 17
Bagagli e Cani	2.157.587 48	2.233.591 53	— 76.004 05	83.196 56	39.555 41	+ 43.641 15
Merci a G. e P. V. accelerata	11.116.138 38	11.274.033 56	— 157.895 18	384.636 23	248.886 07	+ 135.750 16
Merci a P. V.	53.615.063 98	52.795.070 00	+ 819.993 98	2.523.325 79	1.442.006 37	+1.081.319 42
TOTALE	111.866.918 39	112.059.835 57	— 192.917 18	5.100.444 20	3.308.586 30	+1.791.857 90
Prodotto per chilometro						
della decade	702 01	723 55	— 21 54	251 44	259 92	— 8 48
riassuntivo	27.452 00	27.710 15	— 258 15	7.846 84	5.675 11	+ 2.171 73

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'*11 *al* 20 *Giugno* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli-Piove	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 95	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	4,186.40	13,324.05	1,135.20	1,242.50	2,463.70	3,671.15	11,995.00	5,143.65	5,130.90	5,492.05	2.997.85
Bagagli e Cani	84.15	217.20	30.60	14.35	80.20	10.75	70.50	57.40	103.75	23.25	32.10
Merci a G. V. ed Accelerata	666.50	2,429.05	349.00	125.70	345.70	735.45	161.00	1.111.45	378.25	1.224.45	311.80
Merci a P. V.	5,244.05	8,643.15	961.65	2,494.35	837.25	—	3,458.70	2,229.45	498.15	3,658.90	1.380.35
Totali	10,181.10	24,613.45	2,476.45	3,876.90	3,726.85	4,417.35	15,685.20	8,541.95	6,111.05	10,398.65	4.722.19

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 5 Luglio 1890. NUM. 27.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

NUOVE COSTRUZIONI DELLA MEDITERRANEA

Stato dei lavori e degli studi al 1° giugno 1890

Diamo le seguenti informazioni sull'andamento dei lavori al 1° giugno u. s. delle *ferrovie in costruzione per conto dello Stato e la cui direzione e sorveglianza venne affidata alla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo.*

Stazione di Roma Trastevere.

Come si è detto nel precedente rapporto (1), i lavori di questa stazione si possono ritenere ultimati non mancando che poche opere di finimento e la posa di alcuni binari e da ultimare la massicciata del piazzale sopra i magazzini e quello della rampa sinistra.

Linee di cintura e di allacciamento attorno a Roma.

I movimenti di terra e opere d'arte tanto del piazzale della stazione di via Tusculana quanto dei raccordi possono dirsi finiti; entro il mese di giugno si ritiene che saranno pure ultimate le trincee degli allacciamenti pel Portonaccio e per Napoli in corrispondenza dell'acquedotto Felice. Per i piazzali esterni dei piani caricatori e fabbricato viaggiatori, mancano ancora circa 10 mila metri cubi di riempimenti.

Il giorno 12 maggio venne dato passaggio ai treni ordinari sopra un binario interno della stazione, e si sta facendo il riempimento lungo la sede del vecchio binario di corsa, che deve essere rialzato di un metro.

I lavori per la costruzione dei relativi fabbricati sono bene avanzati, e vennero posati in complesso ml. 8980 di binario, 26 scambi e mc. 7500 di ghiaia.

Linea Parma-Spezia.

Sul tronco Ghiare-Ostia procedono regolarmente i movimenti di terra, e trovansi in costruzione N. 6 opere d'arte minori; si lavora alle fondazioni di alcune case cantoniere e si ultimarono le murature di un casello semplice.

(1) Vedi *Stato dei lavori al 1° maggio 1890* nel n. 24, del 14 giugno, a pag. 378.

Lo scavo di avanzata della galleria del Groppo S. Giovanni continua regolarmente, ed il giorno 18 si principiò quella della Galleria di Rocca Murata.

L'avanzamento dei lavori è dato dal seguente quadro:

GALLERIE	SCAVO			MURATURE		
	Piccola sezione	Calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio
Groppo S. Giovanni (m. 2489.51)	60	19	—	7	—	—
Rocca Murata (m. 685.46).	9	—	—	—	—	—

Le rimanenti Gallerie non vennero ancora incominciate.

Si lavorò con attività nei movimenti di terra sulla tratta Ostia-Borgotaro; sono ultimate le trincee agli imbocchi della Galleria di Magrano; a metà lavoro quelle della Galleria Maccagnana e all'imbocco Parma della De Martini.

Vennero iniziati gli scavi di fondazione per la spalla Spezia del ponte Taro e si eseguirono per una quarta parte del loro volume gli scavi della spalla e pile del Viadotto di accesso a Parma del ponte suddetto.

Le murature di fondazione della fermata di Ostia e dei cessi sono eseguiti e trovansi in corso di costruzione quelle dei caselli.

La Galleria di Magrano lunga m. 201.69 è attaccata ai due imbocchi e l'avanzata raggiunse la lunghezza di metri 19 verso Parma e metri 35 verso Spezia.

Sul tronco Borgotaro-Guinadi è quasi ultimato il rilevato pel piazzale della stazione di Borgotaro e del tratto di linea tra questa e l'origine del tronco.

Continuano con regolare attività i lavori di sistemazione della trincea e possono dirsi ultimati la rimessa locomotive ed il rifornitore della stazione di Borgotaro.

L'avanzamento della Galleria del Borgallo lunga metri 7709.54 è il seguente:

	Scavo			Murature		
	Piccola sezione	Calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio
Imbocco Parma	1492.00	1286 —	1220 —	1270 —	1176 —	1009.50
Pozzo Rio Freddo att. Parma	139 —	95 —	67 —	89 —	47 —	5 —
Pozzo Rio Freddo » Spezia	205 —	175 —	135 —	169 —	133 —	76 —
Imbocco Spezia	3803.80	3774 —	3745 —	3768 —	3731 —	613.80
Totali .	5639.80	5330 —	5167	5296 —	5087 —	1704.30

Il lavoro di scavo e murature eseguito complessivamente nel mese fu:

Scavo { Avanzata . . . . . . m.l. 141.07
Calotta . . . . . . » 99 00
Strozzo . . . . . . » 77.25

Rivestimento { Calotta . . . . . m.l. 100.80
Piedritti . . . . . » 92.70

Mancano ancora da farsi:
1° in piccola sezione . . . . m.l. 2069.74
2° in strozzo . . . . . » 2542.54

Sul tronco Guinadi-Pontremoli i movimenti di terra, le opere d'arte ed i fabbricati sono tutti ultimati. Le Gallerie sono pure terminate ad eccezione dell'imbocco Parma di quella artificiale della Lanza.

È compiuta la posa del binario sinistro; e l'armamento del binario destro è giunto alla Galleria del Bronzino allineato e livellato.

Si continuarono i movimenti di terra pel raddoppio Casello 88 — Spezia e si lavorò alle murature soprafondazione del magazzino merci della stazione di Vezzano; sono quasi compiute quattro case di guardia.

L'avanzamento dei lavori delle gallerie è quale appare dal seguente quadro:

Gallerie	Scavo			Rivestimento	
	Avanzata	Strozzo	Grande Sezione	Calotta	Piedritti
Termini d'Arcola (m. 293.02)	121.70	—	96.90	89.90	—
Botto . . . (m. 64.79)	64.79	—	64.79	40.90	—

La Galleria di Botto venne perforata il 16 maggio.

Linea Cuneo-Ventimiglia.

Sul 3° tronco dal Rio della Fortuna allo sbocco della Galleria Elicoidale proseguirono le regolarizzazioni delle scarpate dei rilevati e delle trincee; si ultimarono le rampe d'accesso ai fossi a livello, e si lavorò alle opere di finimento in genere.

L'avanzamento dei lavori della Galleria Elicoidale lunga metri 1494 è il seguente:

Scavo { Avanzata (ultimati) . . . . m.l. 1494 —
Strozzetto » . . . . » 1494 —
Calotta » . . . . » 1494 —
Strozzo . . . . . . » 1368.50

Murature { Calotta . . . . . . » 1494 —
Piedritti . . . . . » 1273 —

Come vedesi non restano a perforarsi che metri 125.50 di strozzo ed a rivestire metri lineari 21 di piedritti.

Sul 4° tronco dalla Galleria Elicoidale a Limone continuarono con regolare andamento i movimenti di terra e si iniziò la costruzione dei muri di sostegno e proseguono con attività le costruzioni dei viadotti.

L'avanzamento delle gallerie che rimangouo ancora da costruirsi è il seguente:

Gallerie	Scavo				Muratura	
	Avanzata	Calotta	Strozzo	Grande sezione	Calotta	Piedritti
Boglia (m. 1077)	1022.50	895 —	684 —	610 —	861 —	602 —
Cresta Marino . (m. 329)	329 —	329 —	329 —	326.15	99 —	215 —
Rocciaia (» 104.80)	104.80	101.30	101.30	101.30	20 —	16.81

MODIFICAZIONI DI ASSEGNI PER OPERE FERROVIARIE

Progetto concordato tra il Ministero e la Commissione della Camera.

Nella « Cronaca parlamentare » del n. 21 (24 u. s. maggio) abbiamo pubblicato, con alcuni schiarimenti, il testo dell'articolo unico del disegno di legge presentato alla Camera dei Deputati nella seduta del 16 stesso mese (1) dal Ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Finali, relativo a *variazioni nelle Tabelle A e B annesse alla legge 20 luglio 1888 per costruzioni ferroviarie* (2).

Per accordi presi tra il Ministero e la Commissione del bilancio — della quale è relatore l'on. Vacchelli — il progetto stesso venne così formulato in quattro articoli:

Art. 1. La spesa per le costruzioni ferroviarie indicate nelle tabelle *A* e *B*, annesse alla legge 20 luglio 1888, numero 5550, verrà così distribuita nei diversi esercizi:

1890-91 L. 65,000,000 — 1891-92 L. 65,000,000 — 1892-93 L. 60,000,000 — 1893-94 L. 60,000,000 — 1894-95 L. 60,000,000 — 1895-96 L. 60,000,000 — 1896-97 L. 60,000,000 — 1897-98 L. 37,238,357.22.

Il Governo proporrà nella legge del bilancio di previsione la ripartizione annuale fra le diverse linee della somma assegnata a ciascun esercizio secondo le esigenze dell'andamento dei lavori, senza alterare il complesso degli assegnamenti fatti a ciascuna linea colla legge 20 luglio 1888, n. 5550.

Art. 2. Colle somme a calcolo stabilite nel n. 40 della tabella *A*, annessa alla legge 20 luglio 1888, n. 5550, sarà provveduto a differenze di liquidazioni, transazioni di vertenze ed altre maggiori spese riferibili tanto alle linee contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785, quanto a quelle della legge 20 luglio 1888, n. 5550.

Art. 3. È approvata la spesa di L. 3,300,000, in aggiunte alla somma di L. 2,700,000, data dal capitolo 343 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1889-90, approvato colla legge 29 giugno 1889, n. 6129, pei lavori di innesto di ferrovie complementari nelle stazioni di linee in esercizio.

Alle stazioni noverate in quel capitolo si aggiungono quelle di Firenze, Bergamo, Reggio di Calabria e Viareggio.

Detta somma sarà iscritta per L. 1,000,000 nel bilancio dell'esercizio 1890-91, e per il resto sarà ripartita sui bilanci dei due esercizi successivi.

Art. 4. Per l'esercizio 1890-91, agli stanziamenti iscritti in bilancio, dipendenti dalla tabella *A* della legge 20 luglio 1888, saranno sostituiti quelli indicati nell'unita tabella *A*.

Conseguentemente, viene ridotta a L. 95,273,186 la somma che il Governo è autorizzato a ricavare dalla emissione di obbligazioni ferroviarie dell'art. 4 della legge con cui venne approvato per effetto lo stato di previsione del Ministero del Tesoro, per l'esercizio 1890-91.

***

La nuova tabella *A*, a cui si riferisce l'art. 4, comprende queste linee:

Parma-Spezia, L. 4,950,000 — Faenza-Firenze, L. 8,942,578 — Eboli-Reggio, L. 572,740 — Casarsa-Spilimbergo-Gemona,

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 20.

(2) Il *testo della legge* 20 luglio 1888 fu da noi pubblicato nel n. 27 dello stesso mese ed anno; le annesse *tabelle A e B* furono pubblicate nel successivo n. 30 del 28 luglio a pag. 475, 476, 477, 478.

L. 1,000,000 — Cosenza-Nocera Tirrena, L. 2,500,000 — Gozzano Domodossola, L. 350,000 — Cuneo-Ventimiglia, L. 3,723,368 — Macerata-Albacina, L. 482,671 — Avezzano-Roccasecca, L. 1,150,000 — Benevento-Avellino, L. 837,496 — Taranto-Brindisi, L. 100,000 — Messina-Patti-Cerda, L. 394,137 — Siracusa-Licata, L. 148,339 — Aulla-Lucca, L. 3,000,000 — Parma-Brescia-Iseo, L. 3,000,000 — Bologna-Verona, L. 500,000 — Ferrara-Ravenna-Rimini, lire 570,873 — Salerno-San Severino, L. 2,470,000 — Ceva-Ormea, L. 662,640 — Macerata-Civitanova, L. 71,458 — Borgo San Donnino-Cremona, L. 1,542,093 — Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, L. 2,500,000. — Somma a calcolo per differenze di liquidazione, transazione di vertenze e maggiori spese, L. 25,000,000. — Ampliamento delle stazioni: Usmate, Seregno, Piadena, Brescia, S. Zeno, Lucca e raddoppio Cerasomma-Lucca, Mantova, Attigliano, Casale, e allargamento del ponte sul Po, Caianello, Salerno, S. Severino, Cuneo, Valsavoia, Ceva, Foggia, Monselice, Camerlata, Lecco, Bologna, Cerea, Verona, Casarsa ed Ivrea, L. 531,607.

***

La relazione fu dall'on. Vacchelli presentata nella seduta del 27 ultimo scorso giugno (1) e distribuita la sera del 29.
La relazione così incomincia:

Il Governo, proponendo di modificare il riparto fra i diversi esercizi degli stanziamenti per costruzioni ferroviarie, esplicitamente dichiara che non intende ritardare l'andamento delle costruzioni e nemmeno di rimandare nessun stanziamento al di là dell'esercizio 1897-98, al quale si arriva anche col riparto degli assegni approvati con la legge 20 luglio 1888, ma soltanto desidera che gli stanziamenti annuali corrispondano alle effettive occorrenze di pagamenti in relazione alle opere che vengono eseguite.

Ecco poi in qual modo il relatore dà ragione delle modificazioni introdotte nel disegno di legge proposto dal Ministero:

Nell'unico articolo del disegno di legge il Governo domandava la facoltà di modificare la ripartizione annuale delle spese iscritte nelle tabelle *A* e *B* della legge 20 luglio 1888, che si sono stabilite con grande compiacenza dei Comuni e Provincie interessati, i quali vedono in esse assicurati i termini nei quali le opere devono essere eseguite, e con grande vantaggio dei Ministri, che restano sollevati, almeno in parte, da sollecitazioni per far progredire piuttosto l'una che l'altra opera.

Distruggere ora la legge del 1888 per dare al Governo piena facoltà di variare, senza l'assenso della Camera, il piano tecnico e finanziario dei lavori, quale è prestabilito nelle tabelle dalla Camera deliberate or sono appena due anni, sarebbe cosa eccessiva; e, pur volendo soddisfare al desiderio del Ministero di coordinare gli stanziamenti alle materiali pratiche possibilità dell'andamento dei lavori, parve alla Giunta che si debba almeno attenersi al sistema già adottato per le opere portuali e per le bonifiche, e cioè che oltre al tener ferma la somma assegnata a ciascun'opera venga pur anche stabilita in questa legge la somma complessiva da spendersi in ciascun anno, riserbando alla legge del bilancio precisare in ciascun esercizio il riparto della somma annuale fra le varie ferrovie in corso di costruzione.

Il Governo, accogliendo quest'ordine di idee, ha consentito di modificare analogamente l'articolo di legge, ed ha trasmessa alla Giunta la tabella, nella quale viene indicato il riparto dei 65 milioni per l'esercizio 1890-91, che si sostituirà agli stanziamenti iscritti nel bilancio quale è già stato approvato.

Un'altra aggiunta alla legge domanda il Ministero per provvedere alle opere delle stazioni, per le quali aveva proposto l'iscrizione di un capitolo del bilancio, poi eliminato di comune accordo fra Commissione e Ministero.

Relativamente a questa proposta la Commissione ha osservato che non sarebbe possibile ammetterla, se non viene indicato almeno il limite complessivo della somma che si vuole erogare in queste opere a stazioni, assumendosi dal Ministero la responsabilità di restringere i lavori e ripartire la somma in modo che tale somma complessiva non abbia da essere superata.

E consentendo anche in ciò il Ministero, vennero di comune accordo redatti gli articoli del disegno di legge che, in nome della maggioranza della Commissione generale del bilancio, presento alla vostra approvazione.

***

Questo concordato disegno di legge fu, su proposta del Presidente del Consiglio, approvata dalla Camera nella seduta del 2 corr., compreso tra quelli che la Camera dovrà discutere prima di prendere le vacanze estive.

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 26.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

RELAZIONE
del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea Generale dell'8 maggio 1890

(*Continuazione — Vedi Num. 25*).

II. — Lavori eseguiti sulle linee in esercizio nell'anno 1889.

I cinque allegati (n. 8-*a*-*b*-*c*-*d*-*e*) contengono i prospetti dei lavori eseguiti durante l'anno 1889:

a) in conto allegato *B* sulle linee di proprietà dello Stato;

b) in conto allegato *B* sulle linee di proprietà della Società;

c) non compresi nell'allegato *B* ed eseguiti sulle linee di proprietà sociale Termoli-Campobasso-Benevento ed Aquila-Rieti-Terni;

d) in conto del primo fondo di riserva per danni causati da forza maggiore, tanto sulle linee dello Stato, come su quelle della Società;

e) pel completamento delle linee della rete complementare.

Oltre ai lavori indicati nei detti cinque prospetti, ne vennero eseguiti degli altri nell'interesse militare in dipendenza della legge 30 dicembre 1888, n. 5874, serie 3ª, che si trovano riassunti nell'allegato n. 9 sotto il titolo: *Lavori eseguiti in conto Cassa aumenti patrimoniali durante l'anno 1889.*

Fra i lavori descritti nei suddetti allegati sono da notarsi, come più importanti, i seguenti:

(Allegato n. 8-*a*). — Rifacimento in acciaio di circa 162 chilometri di binario già armato in ferro, dei quali 110 sulle linee ex Alta Italia e 52 su quelle ex Romane; risanamento della massicciata per circa 385,000 metri cubi, e cioè per 303,000 metri cubi circa sulle linee ex Alta Italia e per 82,000 metri cubi circa su quelle ex Romane, ed aggiunta di 140,000 piastre d'appoggio intermedie per migliorare le condizioni dell'armamento sulle linee Mestre-Cormons, Udine-Pontebba, Roma-Orte, Orte-Firenze ed Orte-Falconara.

Raddoppio del binario per 30 chilometri della linea Roma-Orte e costruzione di 39 altre case cantoniere, delle quali, 24 su detta linea, 7 sulla Foligno-Falconara, 5 sulla Milano-Venezia ed 1 sopra ognuna delle linee Firenze-Bologna, Bologna-Piacenza e Cremona-Mantova.

Ampliamento del piazzale delle stazioni di Treviglio e di Mestre ed impianto in ognuna di esse di un parco vagoni; ampliamento e sistemazione delle stazioni di Bastia, Bergamo, Calolzio, Casaletto Vaprio, Casalpusterlengo, Chiari, Corbezzi, Maggianico, Montecarlo San Salvatore, Moncatini, Ospedaletto Bresciano, Padova, Piteccio, Ponte San Marco, Soresina, Spello, Riola, Terni e Vaioni; costruzione della tettoia viaggiatori nella stazione di Pistoia e di una pensilina in quella di Milano per il magazzino dell'Economato.

Primi lavori d'impianto del gazogeno per la fabbricazione del gas ricco nella stazione di Bologna; costruzione di nuovi rifornitori e sistemazione del servizio d'acqua nelle

stazioni di Fara Sabina, Piadena, Piteccio e Verona ed ultimazione dei rifornitori di Fossato e Lendinara precedentemente iniziati; lavori di adattamento nei magazzini e nei piani caricatori coperti per il servizio doganale nella stazione marittima di Venezia ed ultimazione di un sesto magazzino nella stazione medesima; continuazione delle opere di ampliamento e riordinamento delle officine di Verona; costruzione degli uffici postali nelle stazioni di Mestre, Padova e Verona; impianto di una fermata a Mestrino ed al casello 44 della linea Piacenza-Bologna, delle nuove stazioni di *Campello* fra Spoleto e Trevi, dell'*Indicatore* fra Arezzo e Ponticino, e di *Morgnano* fra Spoleto e Giuncano; collocamento di nuovi meccanismi fissi e sostituzione di nuovi meccanismi ad altri di vecchio tipo nelle stazioni di Bologna, Lucca, Narni, Pontelagoscuro e Rovigo.

Ricostruzione di parecchi manufatti sul tronco Vicenza-Lonigo; costruzione di un ponte a due luci sul torrente Morla in stazione di Bergamo e formazione di scogliere a difesa contro il fiume Oglio sulla linea Palazzolo-Paratico; sistemazione del tavolato e rifacimento dell'armamento al ponte sul Po a Pontelagoscuro; rafforzamento e sistemazione delle travate ai ponti sull'Oglio della linea Cremona-Mantova, sui fossi Caina e Chiagio della linea Foligno-Terontola e dei molini presso Mantova.

(Allegato n. 8-*b*). — Rifacimento in acciaio di oltre 71 chilometri di binario già armato in ferro ed aggiunta di circa 28 mila piastre d'appoggio intermedie per migliorare le condizioni dell'armamento lungo la linea Foggia-Napoli ed in alcuni tratti della Bologna-Otranto.

Costruzione di quattro nuove case cantoniere sulla linea Bologna-Otranto e di parecchi pozzi e forni da pane sulla Foggia-Napoli; continuazione e ultimazione di nuovi fabbricati nelle stazioni di Candela e Gambettola e nell'officina presso al deposito di Ancona dove furono eseguiti nuovi binari tanto in stazione come sulle banchine del porto; ultimazione dei lavori di ampliamento e sistemazione delle stazioni di Bisceglie, Molfetta, Noicattaro, Potenza-Picena, San Pietro Vernotico, Tortoreto e Trani.

Impianto della nuova stazione di Rosburgo-Montepagano fra Giulianova ed Atri-Mutignano; sistemazione del servizio viaggiatori e merci nelle stazioni di Alanno, Chieti e San Valentino; impianto di nuovi meccanismi fissi nella stazione di Foggia e costruzione di una cancellata in ferro a chiusura del piazzale esterno della stazione medesima.

Riordinamento dei binari, impianto di nuovi meccanismi e costruzione di una tettoia in legname nelle officine di Napoli; costruzione di un caffè-ristoratore nella stazione di Castelbolognese; continuazione dei lavori di ampliamento del rifornitore nella stazione di Ostuni, e sistemazione del servizio d'acqua nelle stazioni di Caserta, Castellamare Adriatico, Ortona e Pescara; ampliamento del fabbricato viaggiatori nella stazione di Barletta e costruzione di una tettoia per il rialzo dei veicoli nella stazione di Bari.

(Allegato n. 8-*c*). — Costruzione di due manufatti, di un fosso di guardia murato e di tre briglie al torrente Brapella sul tronco Aquila-Rieti ed impianto di meccanismi fissi nelle stazioni di Greccio e Marmore.

Costruzione dei fabbricati definitivi in sostituzione di quelli in legname nella stazione di Casacalenda; costruzione dei muri di chiusura nelle stazioni di Bonefro, Morcone, Pescolamazza, Pietrelcina e San Giuliano; costruzione di un ponticello fra le stazioni di Casacalenda e Bonefro; consolidamento di un sottovia fra Guglionesi e San Martino in Pensilis, e costruzione di magazzini merci definitivi nelle stazioni di Santa Croce e di San Giuliano.

(Allegato n. 8-*d*). — Riedificazione del magazzino concesso alla Società cooperativa degli impiegati della stazione di Bologna, incendiatosi nel giorno 26 gennaio 1889; ricostruzione del tetto del magazzino per l'olio e rafforzamento delle armature dei tetti nei fabbricati annessi a detto magazzino nella stazione di Venezia e riparazioni alla copertura della tettoia viaggiatori nella stazione di Vicenza.

Riparazione dei danni causati dal torrente Lesina al rilevato stradale sulla linea Bergamo-Lecco e ripristinamento del rilevato presso Calolzio; consolidamento di rilevati sulla linea Mantova-Modena; formazione di nuove scogliere a difesa del ponte sul torrente Resia, del viadotto sui Rivoli Bianchi contro il torrente Fella ed in altri punti della linea Pontebbana.

Rafforzamento delle scogliere che difendono il ponte sul fiume Serio presso Crema, e costruzione di un pignone al ponte sull'Oglio della linea Pavia-Brescia; opere murarie a difesa del ponte sul torrente Quaresimo e consolidamento di rilevati ai chilometri 79 e 136 della linea Piacenza-Bologna; completamento dei lavori per la definitiva sistemazione delle deviazioni di Pioppe di Salvaro e di Frassignoni e continuazione dei lavori per la sistemazione della deviazione Scappucci sulla linea Bologna-Pistoia; sbancamento della frana di Cavanella ed opere di difesa contro quella di Sassuriano; formazione di nuove scogliere e rafforzamento di quelle esistenti a difesa delle corrosioni del fiume Reno sulla stessa linea.

Consolidamento delle trincee di Santa Lucia, Prepo, Montebello, Santa Maria di Colle e dei Volumni sulla linea Foligno-Torentola, di quelle di Palazzone, Rondine, Malafrasca, San Salvatore e Trigesimo sulla linea Chiusi-Firenze; costruzione di un viadotto in cinque luci di quindici metri ciascuna in corrispondenza della frana di Santa Maria e consolidamento di quelle di Villanuzza, Valdilago, Cipresso, Ciulla, Capelletti, Spigoleto, Aranci e di diversi rilevati lungo la stessa linea.

Proseguimento ed ultimazione del rialzamento della linea presso il torrente Cesi fra Narni e Terni; formazione di nuove scogliere a difesa contro le corrosioni dei fiumi Topino e Galdagnola fra Foligno e Gualdo Tadino e contro gli allagamenti del torrente Maroggio all'imbocco nord della galleria dei Balduini.

Costruzione di nuove difese all'imboccatura nord della galleria della Campana, deviazione della ferrovia in corrispondenza della trincea Roccasecca, e formazione di scogliere lungo il fiume Paglia sul tronco Orte-Chiusi; completamento delle opere di consolidamento del ponte sul fosso a Mare e del rialzamento della livelletta fra Pedaso e Cupramarittima e lavori di consolidamento al ponte sul fiume Tronto.

Costruzioni di muri e di rivestimenti per proteggere la ferrovia contro le mareggiate fra le stazioni di Atri Mutignano e di Silvi; costruzione di cunette murate, armatura dell'attuale viadotto sul vallone Rosina e costruzione di nuovo viadotto e di altri manufatti sul tronco Pescara-Popoli; gettati di massi a difesa del ponte Trigno, consolidamento di due frane e prolungamento di un ponte presso la stazione di Campomarino; consolidamento del rilevato stradale fra Amendola e Fontanarosa sul tronco Foggia-Manfredonia; costruzione di opere a difesa della ferrovia Foggia-Napoli tra Frasso-Dugenta e Maddaloni; formazione di scogliere di presidio contro il fiume Calore ed i torrenti Miscano e Telese; costruzione di una briglia nel torrente Cerreto; consolidamento della trincea Limata sulla stessa linea e di altre trincee sul tronco Benevento-Campobasso.

(*Continua*).

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 28 giugno (*N. 151*). — **Avviso del Ministero del Tesoro** circa l'acquisto e la fusione dei minerali dell'isola d'Elba (Vedi « Industrie estrattive e metallurgia » in questo stesso numero).

Gazzetta Ufficiale del 30 giugno (*N. 152*). — **Leggi 30 giugno 1890**, numeri **6901**, **6902**, **6903**, **6904**, **6905**, **6906**, **6907**, **6908**, **6909**, **6910** (Serie 3ª) che approvano gli stati di previsione dell'Entrata, dei Ministeri del Tesoro, di Grazia e Giustizia, degli Esteri, dell'Istruzione Pubblica, dell'Interno, dei Lavori Pubblici, della Guerra, della Marina e dell'Agricoltura per l'esercizio finanziario 1890-91. — L'approva-

zione dello stato di previsione del Ministero delle Poste e dei Telegrafi fu già pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 21 maggio, n. 119 (*V. Monitore*, n. 21).

Gazzetta Ufficiale del 2 luglio (*N. 154*). — **Regio Decreto 15 giugno 1890,** numero **6900** (Serie 3ª) con cui la Direzione Generale del Debito Pubblico è autorizzata a ritirare ed annullare, tenendone vivi i numeri d'iscrizione, N. 12 Obbligazioni della ferrovia di Cuneo, 1ª emissione 5 0[0, con decorrenza dal 1° gennaio 1890, per la complessiva annua rendita di L. 240, presentate per la conversione in rendita consolidata 5 0[0.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Senato del Regno.

Bilanci preventivi 1890-91. — *Discussione ed approvazione dello stato di previsione dell'Entrata.* — Dopo la discussione generale durata nelle sedute del 28 e 29 u. s. giugno, discussione generale nella quale si avvivò specialmente la lotta tra le fosche previsioni dell'on. Saracco e l'indirizzo economico-finanziario del Ministero, nella seduta del 30 furono approvati senza discussione i capitoli del bilancio ed i relativi articoli della legge quali erano già stati approvati dalla Camera (1). Il bilancio dell'entrata fu indi votato con 64 voti favorevoli e 6 contrari.

Disegni di legge. — *Discussione ed approvazione del progetto per le nuove obbligazioni ferroviarie.* — Nella seduta del 1° corr., dopo assai animata discussione generale, nella quale l'on. Saracco combattè vivamente l'emissione del nuovo titolo perchè esente da qualsiasi imposta o ritenuta, fu approvato, e poscia votato con voti 61 favorevoli ed 11 contrari, il progetto per le « modificazioni alle obbligazioni ferroviarie autorizzate con la Legge 27 aprile 1885 » secondo il testo dell'articolo unico già adottato dalla Camera dei Deputati (2).

Camera dei Deputati.

Disegni di legge. — *Discussione.* — La discussione generale del disegno di legge relativo al *servizio telefonico* (3) continuò nelle sedute antimeridiane dei giorni 30 giugno e 2 e 4 corrente; nella prima parlarono l'on. Pascolato contro il progetto e l'on. Marchiori in favore; nella seconda gli on. Genala e Casana contro il progetto, l'on. Luzzi in favore, pur dimandando importanti modificazioni; nella terza, infine, l'on. Pantano in favore e l'on. Torrigiani contro. Nella stessa seduta antimeridiana del 4 corrente incominciò a parlare l'onorevole La Cava, Ministro delle Poste e dei Telegrafi, il quale continuerà il suo discorso nella seduta antimeridiana di lunedì 7.

— *Presentazione.* — Nella seduta del 3 corrente il Ministro dei Lavori Pubblici presentò un disegno di legge relativo ai *provvedimenti ferroviari per la città di Roma* (4), e chiese per esso il procedimento delle tre letture. — La Camera approvò.

Commissioni. — *Nuovo testo del disegno di legge relativo alle modificazioni d'assegni per opere ferroviarie.* — Il progetto concordato tra il Ministero e la Commissione del bilancio è da noi pubblicato, con alcuni brani della relazione dell'on. Vacchelli (5), a pag. 426 di questo stesso numero.

Questo disegno di legge, come abbiamo là annunciato, fu nella seduta del 2 corrente compreso fra quelli da discutersi prima che la Camera prenda le vacanze estive.

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 26.
(2) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 25. — Il *testo* dell'articolo unico approvato dalla Camera nella seduta del 18 u. s. giugno, fu da noi pubblicato a pag. 393 dello stesso numero 25.
(3) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 26.
(4) Ricordiamo, su tal proposito, lo svolgimento delle interpellanze di cui nella « Cronaca parlamentare » del n. 22.
(5) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 26.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Per l'esercizio delle nuove linee della Mediterranea da aprirsi nel 1891-92.

Sappiamo che il 17 corrente, sotto la presidenza del comm. Massa, si terrà in Milano una conferenza per determinare le modalità d'esercizio delle nuove linee ferroviarie che verranno aperte nel 1891 e 1892, cioè la *Cuneo-Saluzzo*, la *Piombino-Cornia*, la *Roma-Segni*, la *Velletri-Terracina*, la *Sparanise-Gaeta* e qualche tronco della *Genova-Acqui-Asti*.

Prenderanno parte alla conferenza i Capi-Servizio del 1° Compartimento ed il Direttore dell'Esercizio del 2° Compartimento.

><

Ferrovia Ceva-Ormea.
(*Per la visita di ricognizione e l'apertura del tronco Priola-Garessio*).

Il giorno 2 corrente hanno avuto luogo le prove di resistenza delle travate metalliche del nuovo tronco Priola-Garessio sulla linea Ceva-Ormea. La Commissione incaricata delle prove era composta del sig. cav. ing. Crosa, R. Ispettore-Capo, per il Governo, e del sig. cav. ing. Pennacchio, Capo Sezione principale, per la Società del Mediterraneo, col concorso della Direzione tecnica governativa della linea e dell'Impresa costruttrice.

Sappiamo che dalle prove essendo risultato potersi quanto prima aprire all'esercizio il nuovo tronco suddetto, venne proposto alle competenti sedi superiori di effettuarne il giorno 12 corrente la visita ufficiale di ricognizione, per incominciare poi il giorno 15 il regolare esercizio fino a Garessio, qualora, come ritiensi per certo, nulla emerga in contrario dalla accennata ricognizione.

(*Per festeggiamenti in occasione dell'apertura*).

Ci informano poi da Garessio che quel Municipio è intenzionato di festeggiare il fausto avvenimento della prossima apertura dell'esercizio del tratto da Priola a Garessio della ferrovia da Ceva ad Ormea. A tale scopo il predetto Municipio si è rivolto al Ministero dei Lavori Pubblici perchè, come si è fatto in altre circostanze, venga concesso un treno inaugurale che partendo da Torino percorra la linea Torino-Savona fino a Ceva e quindi prosegua a Garessio.

><

Ferrovia Varese-Porto Ceresio.
(*Dimanda di concessione della Mediterranea*).

Ci consta che la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha domandato la concessione di una ferrovia da Varese a Porto Ceresio, che verrebbe così a costituire una nuova e diretta comunicazione fra Milano ed il Lago di Lugano.

Questa ferrovia avrebbe una lunghezza di circa 13 chilometri e passerebbe in vicinanza alle rinomate cave di pietra di Brenno, Viggiù e Saltrio; con le quali potrebbe venire allacciata e che prenderebbero in tal modo notevole sviluppo.

Ricordiamo che di questa linea si occupò costantemente il *Monitore* dalla prima costituzione del Comitato promotore e durante tutto il lungo sviluppo dei differenti concetti per la sua costruzione ed esercizio (1); nè mancheremo ora di tenere in-

(1) Vedi, a mo' di riassunto per i richiami a notizie antecedenti, le « Notizie ferroviarie italiane » del n. 23 a pag. 369.

formati i nostri lettori dell'esito che otterranno le nuove pratiche in corso.

><

Appalti deliberati dalla Mediterranea per le nuove linee.

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha deliberato alla Ditta ing. Adolfo Mastrigli l'appalto per la costruzione del quarto lotto del tronco Avellino-Paternopoli, della nuova linea *Avellino-Rocchetta Melfi*.

Detto lotto misura una lunghezza di m. 6085 e comprende, oltre la stazione di Montemileto, N. 3 gallerie.

><

Ferrovia Bologna-Verona.
(Lavori di consolidamento del tronco Bologna-San Felice di Panaro).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione Governativa il progetto riguardante i lavori di consolidamento del rilevato ferroviario, fra i km. 35.925 e 36.146 a destra ed a sinistra, e fra i km. 36.435 e 36.465 a destra della linea Bologna-Verona, nel tronco da Bologna a San Felice di Panaro.

I lavori dei quali trattasi, il cui importo complessivo è preventivato di L. 40,200, saranno eseguiti mediante cottimo fiduciario per quanto riguarda la fornitura, il carico ed il trasporto della ghiaia ed in economia per il rimanente.

><

Per la colonizzazione interna del Regno
(Prossima conferenza tra i rappresentanti del Regio Ispettorato Generale e delle tre grandi Reti ferroviarie).

Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nelle « Informazioni » del n. 19 a pag. 298, aggiungiamo che quanto prima sarà trattata in una conferenza da tenersi in Roma, presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, fra i rappresentanti dell'Ispettorato medesimo e delle tre principali Amministrazioni ferroviarie, la questione della riduzione di tariffa da accordarsi sulle ferrovie agli agricoltori ed ai lavoratori per facilitare la colonizzazione interna del Regno.

Ci consta che le Amministrazioni delle tre grandi Reti, apprezzando l'intendimento del R. Governo, hanno già dichiarato di consentire in massima alla desiderata concessione speciale; però è loro intendimento che nella conferenza suindicata vengano fissate le norme peculiari cui dovrebbe essere subordinata la concessione medesima, essendo necessario provvedere in modo efficace alla tutela dei legittimi interessi delle Società, che sono collegati a quelli del R. Erario, cercando con sanzioni legali di stabilire penalità che valgano a colpire il traffico immorale che ebbesi finora a lamentare per fatto degli accapparratori nella applicazione della concessione speciale XI.

><

Funicolare di Bergamo.
(Per il funzionamento di una seconda fune metallica).

Ci informano da Bergamo che il giorno 19 dello scorso mese di giugno si riunì la Commissione tecnica, nominata da quel signor Prefetto per esaminare il progetto presentato dalla Società Anonima Bergamasca *Funicolare e Tramvia* relativo ad un nuovo apparato meccanico da stabilirsi nella stazione superiore della funicolare medesima pel funzionamento d'una seconda fune metallica da applicarsi alle carrozze e destinata a fermarle nel caso eventuale che rallentata la tensione della fune principale, oppure anche spezzatasi la fune medesima, non agissero in tempo utile ed efficacemente i freni automatici delle carrozze.

Ci consta che la predetta Commissione, composta dei signori: ingegnere Bianchini del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate e degl'ingegneri Daccioni, Morosini e Gandini, dopo esaminato il progetto del quale trattasi, ha espresso l'avviso che questo è stato studiato in modo molto soddisfacente e tale da soddisfare per quanto è possibile allo scopo della sicurezza dell'esercizio.

><

Ferrovia Avezzano-Roccasecca.
(Stato dei lavori nella galleria di Scrime al 1° giugno 1890).

Diamo la situazione dello scavo e delle murature riferita al 1° giugno nella galleria di Scrime, lunga m. 2153.54 in costruzione lungo il tronco della ferrovia da Avezzano a Roccasecca compreso fra Arce ed Arpino.

			IMBOCCO	
			Arce	Arpino
Scavo —	avanzata	m.	784.—	1274.—
	calotta	»	734.—	1256.—
	strozzo	»	693.—	1224.—
	piedritti	»	670.—	1224.—
Muratura —	calotta	»	717.—	1253.60
	piedrittti	»	668.—	1224.—
	arco rovescio	»	304.70	559.60

(Stato dei lavori del tronco Arce-Arpino al 1° giugno 1890).

I lavori esterni del tronco sono a buon punto. In maggio p. p. le opere in generale sono state condotte con sufficiente attività; quindi, qualora nulla succeda di straordinario, il tronco del quale trattasi sarà messo in grado di venire aperto all'esercizio entro il mese di novembre p. v.

(Stato dei lavori del tronco Arpino-Sora al 1° giugno 1890).

Anche nel tronco successivo da Arpino a Sora i lavori ebbero nel mese di maggio predetto un maggiore impulso, cosicchè allo stato attuale delle cose si ritiene che il tronco stesso potrà essere in condizione di esercizio contemporaneamente al tronco precedente.

><

Ferrovia Sicignano-Castrocucco.
(Stato dei lavori sul tronco Casalbuono-Lagonegro al 1° giugno 1890).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco da Casalbuono a Lagonegro, della ferrovia Sicignano-Castrocucco, in appalto a licitazione privata all'Impresa J. Benelli per la somma a corpo di L. 10,300,000 riceviamo le seguenti informazioni riferite al primo giugno u. s.

Espropriazioni. — L'Impresa è in possesso dei terreni dell'intero tronco.

Opere d'arte minori. — Delle 52 opere d'arte minori previste, N. 22 sono ultimate, N. 5 in corso di esecuzione e N. 25 ancora da incominciare.

Opere d'arte speciali. — Delle 7 opere d'arte speciali previste in progetto, una trovasi già ultimata (ponte sul Calore), tre sono in corso di costruzione, le altre devono ancora incominciarsi.

Muri. — Continuano i lavori al muro alle progressive 10.967.14-11.011.23 e s'iniziarono quelli del muro fra le progressive 4.880 e 4.940.

Case cantoniere. — In progetto sono considerate N. 15 case cantoniere: di queste, quattro sono ultimate, due in corso di costruzione e 9 ancora da iniziare.

Opere di consolidamento. — Parecchie opere di consolidamento sono già state ultimate e parecchie altre trovansi in corso di costruzione.

Gallerie. — Le gallerie del tronco sono 10 e misurano complessivamente la lunghezza di m. 5438.02. La loro situazione complessiva al 1° giugno era la seguente: *scavo*, avanzata m. 1774.72, calotta metri 1733.72, strozzo m. 1195, piedritti m. 892.50, regolamento m. 892.50; *muratura*, calotta m. 1411, piedritti m. 892.50, arco rovescio m. 44.

Sono in provvista considerevoli quantità di materiali. I lavori in generale e specialmente quelli delle gallerie hanno raggiunto uno sviluppo proporzionale alla loro importanza ed al tempo stabilito per darli ultimati.

La media giornaliera degli operai impiegati sui cantieri, nel mese di maggio p. p. fu di 1479, e quella dei mezzi d'opera di 161.

><

Ferrovia Salerno-San Severino
(*Stato dei lavori sui tronchi Salerno-Cappezzano al 1° giugno 1890*).

Sull'andamento dei lavori di costruzione dei due tronchi Salerno-Fratte e Fratte-Capezzano della ferrovia Salerno-San Severino, riceviamo le seguenti informazioni che sono riferite alla data del primo giugno.

I. *Tronco Salerno-Fratte.* — Impresa Ceci Pietro. I lavori ebbero principio nell'aprile p. p.

Movimenti di terra. — Sono iniziate 4 trincee e gli attigui rilevati.

Opere d'arte. — Sono in corso di costruzione 5 manufatti. I lavori sono poco sviluppati, però è abbastanza inoltrato l'impianto dei cantieri. Venne iniziata qualche strada di servizio e si stanno ammanendo materiali di costruzione come pozzolana, sabbia, calce, lègnami, ecc.

II. *Tronco Fratte-Capezzano.* — Impresa Rocco d'Alessandro. L'opera più importante del tronco è la galleria elicoidale delle Fratte, lunga m. 2396.03. La situazione dei lavori di detta galleria al primo giugno era la seguente: *scavo*, avanzata m. 1214.90, calotta m. 1196, strozzo m. 1165.40, piedritti metri 1123.56, regolamento m. 1120.14; *muratura*, calotta m. 1142.17, piedritti m. 1120.14, arco rovescio m. 169.55. L'avanzamento medio complessivo per entrambi gl'imbocchi, durante il mese di maggio fu di m. 0.86.

I lavori esterni del tronco sono pressochè compiuti.

><

Servizio agli scali d'approdo al Lago di Garda.
(*Nuovo capitolato*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali ha riconosciuta l'opportunità di modificare i contratti vigenti colle singole imprese incaricate del servizio agli scali di approdo dei piroscafi del Lago di Garda, ed ha in conseguenza compilato un apposito capitolato d'ordine inteso a disciplinare con norme uniformi il servizio in parola.

><

Esposizione internazionale di scienze ed industrie a Parigi.
(*Per le ordinarie riduzioni ferroviarie di trasporto merci e viaggi espositori*).

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha interessato il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate ad impartire i provvedimenti opportuni affinchè vengano accordate le ordinarie riduzioni ferroviarie per il trasporto delle merci e pei viaggi degli espositori italiani che intendessero prendere parte alla Esposizione internazionale di scienze ed industrie che avrà luogo a Parigi nel corrente mese in seguito ad iniziativa di quella Società Nazionale di scienze ed industrie.

><

Per le coincidenze di Venezia dal Cenisio e dal Gottardo.
(*Reclami della Camera di commercio di Venezia*).

In sua recente seduta, la Camera di commercio ed arti di Venezia, ha richiamata l'attenzione della propria presidenza sul gravissimo disturbo e danno che risentono i viaggiatori, obbligati a fermarsi 6 ore a Milano, arrivando sia dal Cenisio che dal Gottardo coi treni delle 5.30 e delle 5.28 pom.

La predetta Camera trova strano che, mentre i viaggiatori che partendo da Londra e da Parigi (alcuni dei quali arrivando dall'America trovarono l'immediata coincidenza a Liverpool ed all'Hâvre), giungano direttamente a Milano, debbano poi fermarvisi 6 lunghe ore per poi proseguire fino a Verona. E notisi che i treni coi quali viaggiano interessano vivamente da un lato: il movimento del Belgio, d'una gran parte della Germania, di tutta la linea Renana e della Svizzera, e, dall'altro, oltrecchè l'est della Francia pel Gottardo e per la Svizzera, nonchè il sud della Francia per Modane e Torino.

La predetta Camera osserva che, a togliere il lamentato inconveniente, vi sarebbe una via assai facile la quale concilierebbe la comodità dei viaggiatori colle esigenze del servizio. Dovrebbesi cioè anticipare la partenza da Milano del treno N. 125 delle 6.25 pom. che arriva a Verona alle 11.5 pom. e farlo invece partire alle 6 pom., togliendo la fermata in qualche piccola stazione intermedia affinchè possa arrivare a Verona alle 10 circa, e proseguire direttamente per Venezia in modo da giungervi alle ore 12.30 di notte con le sole fermate di Vicenza e di Padova.

A giudizio della predetta Camera sarebbe incontestabile il vantaggio che ne deriverebbe a queste tre ultime città, senza certo disturbo dell'Amministrazione ferroviaria.

La prelodata Presidenza per le considerazioni suespresse ed anche per il fatto che i viaggiatori, i quali arrivano a Verona dalla Germania alle ore 10.52 della sera col diretto N. 33, devono attendere il diretto N. 23 nella stazione stessa, fino alle 2.13 antim. per essere a Venezia alle 4.30 antim. perdendo quindi tutta la notte, ha interessato vivamente il Ministero dei Lavori Pubblici a voler prendere la suenunciata proposta in benevolo esame, e disporre affinchè il suggerito provvedimento possa venire al più presto attuato.

><

Onorificenze nella Mediterranea.

Dietro proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, S. M. il Re ha accordato le seguenti onorificenze:

Nell'Ordine Mauriziano: di Cavaliere all'ingegnere Pasquale Colombo, Capo della Divisione tecnica della Direzione Generale delle ferrovie del Mediterraneo;

Nell'ordine della Corona d'Italia: di Ufficiale al cav. Giuseppe Bellìo, Ispettore principale del Movimento e Traffico; di Cavaliere all'ing. Alberto Gramegna, Capo-Sezione principale del Materiale, e all'ingegnere Ampellio Calderini, Capo-Sezione principale della Trazione.

><

Tariffe.

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha proposto al R. Ispettorato Generale delle ferrovie di prorogare per un altro anno le convenzioni testè scadute, colle Ditte Pinzanti e Colabucci, relative alla concessione di prezzi speciali pei trasporti di calci in sacchi o botti, oppure alla rinfusa col telone, da effettuarsi da Segni-Paliano a Roma Termini con vincolo di traffico minimo annuale di 5000 tonnellate per la prima di dette Ditte e di 6000 tonnellate per la seconda.

><

Con Decreto recente dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici venne disposto quanto segue:

« È approvato il progetto delle tariffe e condizioni » pei trasporti in vigore sulle ferrovie economiche » di Schio, nel quale vennero introdotte le aggiunte » e modificazioni apportate a tutt'oggi alle tariffe » stesse con approvazione del R. Ispettorato Gene- » rale delle Strade Ferrate.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Concessione di tramvia a cavalli sulla Nazionale N. 41 da Bologna allo Sterlino (Bologna);

2. Progetto di consolidamento delle frane di S. Stefano lungo il tronco Caprigliola-Ghiareto della ferrovia Parma-Spezia;

3. Proposta di condotta d'acqua pel rifornitore della stazione di Portogruaro;

4. Impianto del servizio d'acqua nella stazione di Montorsoli lungo la ferrovia Faenza-Firenze;

5. Progetto di sistemazione di strade e fossi deviati nel territorio di Cerchio, lungo il 7° tronco Cellano-Collarmele della linea Roma-Solmona;

6. Variante alla curva presso il casino di ponte Stura lungo la tramvia a vapore Cuneo-Dronero;

7. Progetto per impianto del magazzino merci a grande velocità nella fermata di Ozzano lungo il tronco Parma-Fornovo della ferrovia Parma-Spezia;

8. Proposta di modifica nell'impianto del binario del tronco Faro-Barcellona della tramvia a vapore Messina-Barcellona;

9. Domanda del Comune di San Giovanni Valdarno, in provincia di Arezzo, perchè sia dichiarata di pubblica utilità la sistemazione del piazzale esterno di quella stazione ferroviaria.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Viterbo. — *Assemblea generale del Consorzio.* — Nella sala della Deputazione Provinciale si è il 26 scorso giugno riunita l'Assemblea generale del Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo.

Erano presenti 20 delegati su 29. L'Assemblea sanzionò all'unanimità le pratiche fatte dal Comitato esecutivo per un mutuo colla Cassa Depositi e Prestiti per pagare alla Società delle Ferrovie del Mediterraneo il contributo consortile (1).

Procedette quindi alla rielezione del Comitato, che riuscì così composto: comm. Bompiani, presidente; deputato Tittoni, vice-presidente; avv. Savini, segretario; Menotti Garibaldi, Venci, Jacometti, De Villanova Castellacci, consiglieri.

(1) Vedi la *Convenzione* per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Viterbo-Roma, ecc., nel n. 29 del 20 luglio 1889 a pag. 457.

Ferrovie economiche Biellesi. — *Approvazione del progetto definitivo.* — Nelle « Informazioni » del N. 24, a pag. 381, abbiamo annunciato che la Società Generale delle Ferrovie Economiche di Bruxelles, concessionaria delle linee biellesi Biella-Balma, Biella-Vallemosso e Biella-Mongrando, aveva rimesso al R. Ispettorato Generale, per l'occorrente approvazione, il progetto definitivo della linea medesima.

Aggiungiamo ora che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole ai tre progetti.

Circa la convenzione e rispettivo capitolato, per la concessione della costruzione e dell'esercizio delle tre predette linee, ricordiamo quanto abbiamo annotato nelle « Informazioni » del precitato N. 24.

Tramvia Arona-Gravellona. — *Per la domanda di concessione.* — Domani domenica, 6, si adunerà il Comitato promotore, di cui nel N. 18 abbiamo annunciata la costituzione, per firmare la domanda di concessione della tramvia a scartamento ordinario da Arona a Gravellona, essendo ultimati progetti e studi. Tutti i comuni, per i quali passa la linea, aderirono, sottoscrivendosi per sopperire alle spese degli studi.

Tramvia Crema-Pandino-Bisnate-Milano *Costituzione di un Comitato promotore.* — Il 29 u. scorso giugno si tenne a Pandino (circondario di Crema, provincia di Cremona) nella sala consigliare una numerosa adunanza, presieduta dal senatore conte Sanseverino; in cui si elesse un Comitato per sollecitare la costituzione di una tramvia Crema-Pandino-Bisnate-Milano.

Funicolare del Motterone. — *Deliberazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Nel n. 6 abbiamo accennato che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici aveva approvato in linea tecnica il progetto di una funicolare da Stresa alla vetta del Motterone, progetto del quale avevamo già pubblicato qualche dato tecnico nel n. 4. Aggiungiamo ora che il Consiglio Superiore, aderendo alla domanda dei promotori da noi accennata nello stesso n. 4, ha riconosciuto che, avendo il progetto i requisiti voluti dalla legge 30 giugno 1889, debba fruire del sussidio chilometrico governativo, nella misura di lire 2000 al chilometro per trent'anni.

Circa poi, alle condizioni finanziarie del progetto e all'incominciamento dei lavori, vedasi il nostro n. 25.

Tramvia Saronno-Tradate. — *Cessazione del servizio.* — Riportiamo dalla *Lombardia*: Il tram Saronno-Tradate, già di concorrenza alla Ferrovia Nord, e da questa riscattato testè, sospese un mese fa le sue corse; ora, poi, si va scomponendo il binario e fra non molto non ve ne sarà più traccia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Assemblea Generale degli Azionisti.* — Il 30 scorso giugno ebbe luogo a Lucerna l'Assemblea Generale degli Azionisti, della quale abbiamo pubblicato l'ordine del giorno nel N. 22 del 31 u. s. maggio.

Intervennero 34 azionisti e 16 delegati, rappresentanti per oltre 31 milioni di franchi del capitale azioni.

Il presidente, signor Schuster-Burckhardt di Basilea, aprendo la seduta, commemorò con un breve e commovente discorso la memoria del defunto presidente del Consiglio d'Amministrazione, signor colonnello Rieter.

Dopo alcune spiegazioni date dal signor direttore Zingg intorno ad alcune riserve fatte dal Consiglio Federale al Resoconto, (1), questo venne approvato. Quindi, in base alle proposte del Consiglio d'Amministrazione, venne fissato a

(1) Di questo *18° Rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione* abbiamo incominciata la pubblicazione, per nostra traduzione sul testo ufficiale, nel N. 26 del 28 u. s. giugno.

7.2 0|0 il dividendo per gli azionisti ed a 0.2 0|0 quello per i singoli Stati sovvenzionanti.

Si procedette poscia alle nomine. E, alla quasi unanimità, vennero designati: presidente del Consiglio d'Amministrazione l'attuale vice-presidente signor Schuster-Burckhardt, e membro dello stesso il signor Abegg-Arter di Zurigo; a revisori dei conti gli attuali titolari signori William Speiser in Basilea, il consigliere di Governo Grob in Zurigo e il consigliere e direttore di banca Sidler in Lucerna.

Ferrovia del Sempione. — *Per la ratifica della compera delle azioni privilegiate della ferrovia Giura-Sempione da parte del Governo Federale.* — Il testo del progetto approvato dal Consiglio Nazionale, fu da noi pubblicato nel n. 26; aggiungiamo che esso fu, poi, approvato dal Consiglio degli Stati nella seduta del 27 u. s. giugno, ed ebbe voti favorevoli 29 e 7 contrari.

Una mozione dichiarante che questa ratifica non pregiudicherà in verun modo la *questione della nazionalizzazione e del riscatto delle ferrovie*, fu adottata come voto da inserirsi nel processo verbale, ma respinta come aggiunta alla risoluzione circa la ratifica stessa.

— *Assemblea Generale della Giura-Sempione.* — Nell'Assemblea Generale degli Azionisti della ferrovia Giura-Sempione, da noi preannunciata nel N. 23 e tenutasi a Losanna il 28 u. s. giugno, fu autorizzato il Consiglio d'Amministrazione ad operare le progettate convenzioni per prestiti della cessata Società della Svizzera occidentale Giura-Berna-Lucerna.

Questa operazione, come quella della compera di 30,000 azioni della ferrovia Giura-Sempione da parte della Confederazione — compera, della quale appunto abbiamo ora detto — si considera come un passo notevole verso l'attuazione del traforo del Sempione nel concetto della Svizzera.

Ferrovie Spagnuole. — *Nuovo progetto per le strade ferrate secondarie.* — Il Ministro dei Lavori Pubblici di Spagna ha presentato alle Cortes un nuovo progetto di legge sulle ferrovie secondarie, del quale accenniamo ora sommariamente le principali disposizioni; con riserva di ritornare prossimamente sull'importante argomento che si connette alla quistione che si agita tuttora in Italia per il *disegno di legge sulle tramvie a trazione meccanica e sulle ferrovie economiche* (1) in esame presso la Commissione della Camera dei Deputati.

Ecco intanto le principali disposizioni del disegno di legge presentato alle Cortes:

1. Obbligazione di ottenere l'approvazione del progetto tecnico, prima della costruzione;

2. Sovvenzione dallo Stato, sotto forma d'una garanzia dell'interesse del capitale impiegato;

3. Questa garanzia è subordinata alla conoscenza preventiva della lunghezza della linea, dei lavori più importanti da costruirsi, del costo dei medesimi e del preventivo dei prodotti;

4. Garanzia, da parte del concessionario, per la esecuzione del progetto mediante il pagamento di una somma; e l'obbligazione, all'atto della presentazione di un progetto, di depositare una cauzione corrispondente al 50 0|0 dell'importo preventivo del costo dei lavori;

5. Termine entro il quale deve essere compiuta la costruzione della linea e scadenza parziale per lo sviluppo dei lavori sui singoli tronchi o tratte; perdita della cauzione nel caso che la completa costrnzione della linea o la parziale dei tronchi e delle tratte non sia ultimata nei termini stabiliti;

6. Fissazione al 3 0|0 dell'importo dei lavori per la cauzione definitiva; restituzione della cauzione dopo verifica dei lavori relativi;

7. Le ferrovie secondarie, costrutte senza sovvenzione diretta dello Stato, sono esenti dalle imposte per acquisto degli immobili destinati alla costruzione di esse e così pure nel caso di ripartizione di beneficio tra gli azionisti o costruttori di esse; questa esenzione durerà 15 anni;

8. Queste ferrovie secondarie sono del pari esenti dal servizio di posta, dal trasporto dei prigionieri, ecc., ma dovranno prestarsi a tali servizi secondo una speciale tariffa.

(1) Il *testo del disegno di legge* presentato alla nostra Camera dei Deputati dall'on. Ministro dei Lavori Pubblici nella seduta dei 29 dicembre 1889 fu da noi pubblicato nel n. 50 del 14 dicembre stesso anno a pag. 724. — Per *documenti, atti e memoriali, ecc.*, riferentisi a tale disegno di legge, vedi la *nota* a pag. 262 del n. 17 del 26 aprile corrente anno, nel quale numero abbiamo pubblicato il *testo del questionario circa un'inchiesta in Francia per la revisione della legge sulle Ferrovie d'interesse locale e sulle tramvie.* — Circa i *lavori della Commissione* della nostra Camera dei Deputati vedi « Cronaca parlamentare » del n. 22 del 31 maggio corrente anno.

Ferrovie Russe. — *Esercizio della Transcaspiana.* — Durante i primi cinque mesi dell'esercizio dell'anno corrente, la ferrovia Transcaspiana ha dato prova di una grande attività. L'esercizio dell'intero anno 1889 aveva dato un prodotto di 2,800,000 rubli (1); or bene questa somma fu raggiunta nei soli cinque primi mesi dell'esercizio 1890, il che fa prevedere per esso un prodotto di circa 6,000,000 di rubli nell'esercizio corrente.

Ferrovie nel Sud Africano — *Nella Colonia del Capo.* — Il primo Ministro della Colonia inglese del Capo ha dichiarato all'Assemblea Nazionale che l'attuale programma ferroviario del Governo comprende: la costruzione di una linea da Warrenton a Vryburg con correzione della ferrovia dell'Ovest, che passerebbe per Toitsteloof; la costruzione d'una ferrovia in servizio della regione carbonifera tra Indive e Molteno; una linea da Mossel Bay ad Asthon, via Riversdale e Swellendam; un'altra linea da Mossel Bay verso George Oudstroom, Willemore e Klipplaal, donde a Somerset per prolungarsi su East Cookshouse, Bedford, Fort-Beaufort-Alice e King William's Town; infine una linea da Graaf Reinet a Richemond e da questa città a Richemond-road.

Ferrovie Asiatiche. — *Programma per il Tonchino* — È stato presentato al Ministro dei Lavori Pubblici di Francia un progetto completo dei lavori ferroviari per il Tonchino; progetto colà compilato dal governatore generale, dal residente superiore e dal direttore dei lavori pubblici.

Per la parte che riguarda le ferrovie, nella considerazione che esse debbono far capo al porto di Haiphong, ecco i progetti dell'amministrazione francese nel Tonchino:

1. La linea da Hanoi a Bac-Ninh e Haiphong; 2. Da Bac-Ninh a Fu-Lang, Thuong e Langson, di cui l'ultimo tronco è già in costruzione; 3. Prolungamento di questa linea sino a Na-Cham, ove il fiume Song-Ki-Kong incomincia ad essere navigabile; 4 Da Bac-Ninh a Laokai, ossia alla frontiera del Yunnam. — Tutte queste linee hanno specialmente per scopo di avvivare al traffico colla Cina.

Ed inoltre, volendosi collegare maggiormente i diversi punti del Delta, furono eziandio progettate le seguenti linee da: Hanoi, Fu-Ly, Nam-Dinh, Thanh-Hoa ad Haiduong con raccordamento a Hong-Yen.

L'attuazione di questo vasto programma ferroviario, oltre la parte spettante ad altri lavori pubblici, dipende essenzialmente dal voto delle Camere francesi sull'imprestito di 100,000,000 destinato al Tonchino.

Notizie Diverse

Onorificenze. — Il Direttore della ferrovia Faenza-Firenze, ing. Alessandro Perego, ed il Vice Direttore della medesima, ing. Bassi, furono insegniti: il primo della Croce di cavaliere dell'Ordine Mauriziano, il secondo di quella dell'ordine della Corona d'Italia. Ai due egregi funzionari le nostre sincere congratulazioni.

Commissione permanente per la direzione dei servizi del porto di Genova — *Adunanza del 25 u. s. giugno.* — L'adunanza fu, come di consueto, presieduta dal prefetto presidente.

Furono approvati con qualche emendamento i regolamenti

(1) Il *rublo* vale 4 lire.

proposti dalla Camera di Commercio per l'esercizio delle gru a mano ed a vapore, nonchè quelli per il personale relativo.

Furono del pari approvati alcuni temperamenti per rendere più sicura, senza pericolo di dispersione, la immissione del petrolio dai vapori-cisterna nei grandi cisternoni dello stabilimento del petrolio.

La Commissione annuì, in seguito alla proposta del Comando della Divisione Militare, di provvedere allo sbarramento, dal tramonto all'alba, di tutte le scalinate che accedono al Molo Vecchio, una sola lasciandone aperta al passaggio dei marinai delle navi ivi ancorate. Con ciò si è voluto evitare il rinnovarsi di deplorevolissimi accidenti come quello testè avvenuto dell'uccisione di un marinaio scozzese per parte della sentinella presso la batteria *Torre dei Greci*.

La Commissione discusse poi a lungo la vertenza dei magazzini generali del petrolio alla Lanterna in relazione all'affitto fatto dall'impresa Cesaroni, subconcessionaria del Municipio, alla ditta Nobel di Pietroburgo. La discussione non potè essere esaurita anche perchè si ritenne necessario l'esame di nuovi documenti; e la deliberazione fu rimandata ad una prossima seduta straordinaria.

Giubileo della carta in Germania — La *Magdeburg Zeitung* racconta che il 24 u. s. giugno compivano 500 anni dacchè si è incominciato a fabbricare carta in Germania.

L'origine di tale fabbricazione devesi cercare in Italia; dove, sino dal 1355, esisteva a Fabriano una grande cartiera.

Ulman Strower di Norimberga, recatosi in Italia ad imparare quella fabbricazione, volle trapiantarla in Germania; e, a tale scopo, nel dicembre del 1389 prese con sè due lombardi, Francesco e Marco de Marchia, esperti nel fondare e dirigere una cartiera, assieme al loro servo Bartolomeo.

Col loro aiuto, egli potè incominciare l'esercizio della prima cartiera in Germania in un vecchio mulino di Norimberga ed il 24 giugno 1390, ossia 500 anni or sono, apparve per opera di quegli italiani la prima carta fabbricata in Germania.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Per la confisca dei depositi. — *Disposizioni date dal Ministero del Tesoro.* — Il Ministero del Tesoro ha disposto che nel procedere alla confisca di depositi fatti a cagione di contratti, stipulati nell'interesse dello Stato, per appalto di forniture, amministrazioni, costruzioni, fitti, esercizi, ecc. (escluse le cauzioni di contabili), in conseguenza di inadempimento degli obblighi assunti dal contraente, debbasi, nel caso che il deposito sia costituito da titoli di Debito Pubblico, non già alienarli, versandone il prezzo nelle Tesorerie provinciali, ma farli tenere dalla Cassa dei Depositi e Prestiti e dalle Intendenze di Finanza a disposizione del Ministero del Tesoro, al quale dovrà trasmettersi il decreto di confisca, registrato dalla Corte dei Conti e corredato dalla polizza di deposito dei titoli stessi.

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 40,000 * per lavori di consolidamento di un rilevato ferroviario nel tronco Bologna-San Felice del Panaro, della linea Bologna-Verona;

L. 17,000 per applicazione di un freno a vuoto a n. 100 carri coperti, serie *F*, in costruzione presso la ditta Fratelli Diatto di Torino;

L. 8150 per sistemazione di segnali a disco nelle stazioni della linea Sondrio-Colico-Chiavenna;

L. 7210 per esecuzione di alcuni lavori urgenti lungo il tronco da Avezzano a Solmona, nella linea Roma-Solmona;

L. 3600 per collocamento in stazione di Venezia di una condottura per rifornimento del gas nei serbatoi delle carrozze;

L. 1700 per impianto di una condottura d'acqua nella stazione di Castelraimondo, lungo la ferrovia da Macerata ad Albacina;

L. 1330 per nuovi rubinetti di presa da intercalare nella condottura del gas per la illuminazione delle carrozze nella stazione di Bologna.

Rete Sicula. — Progetto dei diversi tipi delle travate metalliche occorrenti nella ferrovia da Noto a Licata.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 11,100 per costruzione scogliera sotto sagoma a difesa dell'argine ferroviario e del pennello in muratura presso la spalla sinistra del fiume Sile, sulla linea Napoli-Metaponto;

L. 1200 per consolidamento del rilevato in frana al km. 199.820 fra Campomaggiore e Calciano;

L. 1200 per riparazione al muro di sostegno del piazzale a tergo del deposito locomotive della stazione di Savona Letimbro;

L. 1200 per puntellatura di due manufatti alle progr. 26.908 e 28.147 della linea Milano-Chiasso;

L. 226,400 per ricostruzione di due tratte della muratura in calotta e relativi piedritti e costruzione di arco rovescio nella galleria di Monte Olimpino, sulla linea Milano-Chiasso;

L. 151,000 per riordino della stazione d'Eboli sulla linea Napoli-Metaponto.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Alla Società dell'Acciaieria ed Alti Forni di Terni, col ribasso dell'8.14 0|0 sui prezzi di tariffa, l'appalto dei lavori relativi alla provvista e posa di tubi ed accessori per l'impianto del condotto d'acqua dal Marecchia alla stazione di Rimini, dell'importo presunto di L. 90,000.

Rete Mediterranea. — Cattò ing. Giuseppe di Pavia i lavori di riordino del rio Valeria sovrapassante la galleria di Monte Olimpino sulla linea Milano-Chiasso, col ribasso del 23 0|0;

Bavona Giovanni di Montepescali il consolidamento del tratto di linea detto le Solatie, sulla linea Montepescali-Asciano, col ribasso del 21.50 0|0.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea. — (*Seduta del Comitato, 4 corrente*). — Galigani Luigi, di Pistoia, per fornitura di m. c. 300 circa di legnami diversi di quercia-rovere per l'armamento sui ponti metallici, sulle fosse d'espurgo delle locomotive, carrelli scorrevoli, ecc.;

Ermanno Von Seutter, di Perugia, per esecuzione a cottimo della manipolazione di traversi nuovi nel cantiere di Chiusi;

Fantoni Vincenzo e figli, di Alessandria, per impianto e manutenzione siepi lungo il tronco Castelrosso-Livorno;

C. Craveri, di Torino, per acquisto di un tornio parallelo a banco incavato e di una macchina per affilare frese ed utensili;

Augusto Courtial, di Torino, per acquisto oggetti diversi in ferro e ghisa;

Pisetzky Gioachino, di Milano, per acquisto di 145,000 tubi di vetro;

Angelo Morese, di Cassino, per acquisto di m. c. 100 circa di legnami diversi di quercia-rovere per armamento sui ponti metallici, sulle fosse d'espurgo delle locomotive, ecc.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Comune di Terra di Lavoro (15 luglio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la esecuzione dei lavori per sistemare e ridurre il fabbricato detto ex-Convento di S. Lorenzo in Aversa e l'ampliamento con nuove opere onde esso meglio corrisponda all'uso di sede dell'Istituto Artistico Meccanico. Importo L. 221,271.76. Cauz. provv. L. 5000. Cauz. def. L. 2500. Fatali 4 agosto.

Comune di Sgurgola (16 luglio, ore 11 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di allacciamento e condottura delle acque potabili delle sorgenti dell'Acera, S. Leonardo, ecc. Importo ridotto L. 26,900 (V. n. 23 e 25).

Municipio di Licata (18 luglio, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste per la ricostruzione e sistemazione della strada rotabile Licata-Favarotta. Importo L. 39,760. Cauz. provv. L. 1988. Cauz. def. il decimo. Fatali 3 agosto.

— Appalto dei lavori per la costruzione del nuovo Cimitero. Importo L. 55,000. Cauz. provv. L. 2750. Cauz. def. il decimo. Fatali 3 agosto.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Sondrio (18 luglio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla ricostruzione del tratto superiore della prima Galleria muraria del Diroccamento sullo Stelvio (m. 127.82), fra le progressive chilometriche 9.400 e 9.600, nel tronco da Bormio al Giogo della strada nazionale n. 18 dello Stelvio. Importo L. 101,000. Cauzione provv. L. 7000. Cauzione def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Catanzaro (19 luglio, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione del tronco di strada obbligatoria che dall'abitato di Casabona va alla frazione Zinga (m. 5848). Importo L. 73,300. Cauzione provv. L. 4000. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Comune di Gambara (Brescia) (21 luglio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione d'un fabbricato per le scuole comunali. Importo L. 47,390.27. Cauz. provv. L. 1500. Cauz. def. il decimo. Fatali 11 agosto.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (22 luglio, ore 10 ant, 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 4° tronco della strada provinciale n. 78, dal ponte sul Trigno per Larino, Montorio e Montelongo a Serracapriola, compreso fra Montorio nei Frentani e Montelongo (metri 4,779.71). Importo L. 117,400. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Torino — (11 luglio, ore 9 ant., unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 3500 **olio minerale** per trasmissioni e macchine diverse a L. 0.60; Kg. 700 id. per cilindri di macchine a vapore a L. 0.75. Cauzione L. 265. Consegna a giorni 50.

R. Fonderia — Torino — (14 luglio, ore 9 ant., unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 10,000 **stagno** in pani a L. 2.70. Cauzione L. 2700. Consegna a giorni 40.

Città di Torino (14 luglio, ore 11 ant., fatali). — Fornitura di tonnellate 220 **carbone** coke a L. 43.50.

R. Fonderia — Torino — (17 luglio, ore 9 ant., unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 25,000 **zinco** in pani a L. 0.50. Cauzione L. 1500. Consegna a giorni 50.

R. Fonderia — Torino — (22 luglio, ore 9 ant., unica e def.). — Fornitura di Kg. 90,000 **carbone** di quercia a L. 0.09. Cauzione L. 810. Consegna a giorni 40.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (22 luglio, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di **tubi** di rame e di ottone di diversi diametri e lunghezze. Importo L. 146,765.50. Cauzione L. 14,700.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (23 luglio, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di tonn. 120 d'**olio minerale** per macchine (*cylinder oil*). Importo L. 60,000. Cauzione L. 6000.

Aggiudicazioni.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia. — La fornitura delle spranghe di graticola di ferro fucinato per fornelli di caldaie a vapore e di traverse di sostegno di dette spranghe fu aggiudicata alla Ditta Larini Nathan e Comp., di Milano per L. 63,006.03 (V. numeri 18 e 21).

Ministero della Marina. — Antonio Sorrentino, Napoli: olio d'oliva per macchine, L. 155,496.55;

Giacomo Costa fu Andrea, Genova; olio d'oliva per macchine, L. 993,983.13;

Gerolamo Barabino, Sampierdarena: olio d'oliva per macchine, L. 47,782.85 e L. 37,905.38;

Fratelli Sapo, Sampierdarena: piombo in lastre, tubi, pani, L. 30,030.24;

Brusotti Luigi, Milano: lastre di vetro comune e lastre a specchio, L. 10,002.92;

Antonino Sorrentino, Napoli: olio d'oliva per macchine, lire 18,961.80 e lire 16,115.55;

Bernaroli e Gandini, Bologna: droghe, colori, pennelli e spugne, L. 9014.85;

Cioffi Luigi, Bari: oggetti di bottame, L. 14,550;

Giovanni De Luise, Napoli: stoppa bianca cardata, L. 26,630.37

Fratelli Mondini e Comp., Napoli: piombo in lastre, tubi, ecc. L. 15,182.25;

Giuseppe Feltrinelli, Napoli: legno yellow-pine, L. 29,310;

Joseph Whitworth e Comp., Manchester: madreviti, maschi, L. 27,500.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione in opera delle travate metalliche occorrenti al secondo tronco della linea Avellino-Benevento per conto dell'Impresa Ceas-Valery.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Giugno 28	Luglio 5
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 730	707.50
» » Mediterranee	» 578	570
» » Sicule.	» 576	590
» » Sarde (preferenza)	» 285	290
» » Palermo-Marsala-Trapani . .	» 365.50	365.50
» » Gottardo.	» 855	830
Buoni Ferrovie Meridionali.	» 542	530
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . . .	» 294	294
» » Novara-Seregno . . .	» 207.50	207.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 318	318
» » » 2ª emiss.	» 305.50	305.50
» » Centrale Toscana. . .	» 520	520
» » Meridionali.	» 314.25	314.50
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 308.50	308.50
» » » serie *B*. . . .	» 312	306
» » » 1879	» 307	307
» » Pontebba	» 465	465
» » Nord-Milano	» 264.50	257.50
» » Meridionali Austriache.	» 335.50	329.60
» » Gottardo 4 %. . . .	» 101.25	102.25

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula. — Dal 1° luglio corrente si effettua il pagamento dell'interesse semestrale maturato sulle obbligazioni 3 0[0 (Serie *A*, *B*, *C*, *D*, *E*) in L. 6.33 nette, contro presentazione delle relative cedole. (V. *Gazzetta Ufficiale* del 28 giugno, N. 151 — « Inserzioni »).

Ferrovia del Gottardo. — Dal 30 giugno u. s. viene pagato il dividendo fissato per le azioni in L. 36, pari al 7 1[5 0[0, contro presentazione della cedola N. 15. — Il pagamento viene effettuato dai soliti uffici.

Compagnia Internazionale dei Vagoni-letti e dei Grandi Espressi Europei. — Dal 1° corrente viene pagato il saldo dividendo per l'esercizio 1889 in L. 20.

Credito Mobiliare Italiano. — A partire dal 5 luglio viene pagata la cedola N. 58, in L. 12, per interesse 1° semestre 1890, sulle azioni liberate di L. 400.

Banca di Torino. — Da oggi viene pagata la somma di L. 6.25 per azione quale interesse 1° semestre 1890.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

18 luglio. — **Ferrovia d'Ivrea.** — Assemblea, in seconda convocazione, per le ore 1 pom., nella Sede Sociale.

22 luglio. — **Compagnia Belga-italiana delle Strade Ferrate.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 11,30 antimeridiane, in Bruxelles.

EMISSIONI.

Rete Mediterranea. — Emissione di 90,000 obbligazioni 4 0[0 da L. 500 caduna, nei giorni 8 e 9 luglio corrente (Vedi *Avvisi delle Società Ferroviarie*, pag. 437).

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Per il minerale dell'Isola dell'Elba.

(*Avviso del Ministero del Tesoro ai fonditori italiani*).

Con ministeriale decreto del 15 giugno 1890, registrato alla Corte dei Conti, il successivo giorno 21, è stato approvato e reso esecutorio

il contratto di affitto delle miniere di ferro dell'Isola d'Elba stipulato col signor cav. Giuseppe Tonietti il 7 detto mese per anni due a decorrere dal 1° luglio 1890.

Per norma di quegli industriali che possono avervi interesse si portano a loro cognizione le seguenti disposizioni del capitolato di affitto che riguardano l'obbligo del cav. Tonietti di fornire il minerale ai fonditori italiani.

Art. 31. L'affittuario in ogni anno non potrà mai asportare dalle Isole dell'Elba e del Giglio od utilizzare nelle Isole stesse più di 120 mila tonnellate di minerale *andante*. L'estrazione di questo minerale dovrà essere ripartita fra le miniere o gruppi di miniere nelle proporzioni seguenti:

Delle miniere di Rio, Giove e Vignèria, quarantamila . . . . tonnellate 40,000
Da quella di Rio Albano, cinquantacinquemila . . . . » 55,000
Da Terranera, Capobianco, Calamita e Ginevro, venticinquemila . . . . » 25,000

Inoltre l'affittuario non potrà asportare od utilizzare in ciascun anno più di 60 mila tonnellate di minerale *minuto lavato*, compreso in questo le pullette, i lavati di Rio Albano, nonchè i minuti e ferrini di Terranera.

Art. 33. L'affittuario, sempre nei limiti di cui all'art. 31, avrà obbligo di soddisfare alle richieste di minerale che fossero avanzate da fonditori italiani a preferenza di quelle degli esteri, purchè le richieste dei nazionali siano presentate due mesi avanti il principio dell'annuale esercizio, tranne pel primo anno dell'affitto, pel quale le richieste stesse potranno presentarsi entro due mesi dal giorno in cui il contratto sarà reso esecutorio. Salvo speciali accordi fra l'affittuario ed i fonditori italiani, questi avranno diritto di ottenere che un terzo del minerale da essi richiesto sia minuto lavato, gli altri due terzi siano costituiti da minerale andante proveniente per due terzi dalle miniere di Rio, Giove, Vigneria e Rio Albano, e per un terzo dalla miniera di Calamita e da altre località.

Il prezzo da convenirsi cogli industriali medesimi dovrà essere inferiore almeno del 10 per cento a quello medio che l'affittuario praticherà per l'estero, ed in ogni caso, qualunque sia la qualità del minerale, non potrà essere maggiore di lire 5 e centesimi 50 per ogni tonnellata data alla spiaggia, compreso in tale importo anche il canone di centesimi cinquanta dovuto dall'affittuario allo Stato.

« La fusione dei minerali venduti ai predetti prezzi di favore » agli industriali italiani, non può essere fatta che in Italia.

« Quegli industriali, favoriti da questa disposizione, i quali esportassero all'estero i minerali, dovranno pagare allo Stato non solo » la differenza tra il prezzo di favore e quello corrente sul mercato, » ma ancora, a titolo di penalità, un aumento del 10 per cento sul » predetto prezzo corrente.

« L'affittuario dovrà imporre convenzionalmente un tale obbligo » ai fonditori italiani nei contratti di vendita del minerale, ed in » difetto sarà esso tenuto a rispondere verso il demanio della dif- » ferenza di prezzo e della penalità suindicata.

« Sarà poi obbligo dell'affittuario, per l'occorrente controllo ri- » servato al Governo, di denunciargli di volta in volta, e non oltre » il termine di un mese, i prezzi e le condizioni principali delle ven- » dite fatte tanto agli industriali esteri, che nazionali.

« Per ogni caso d'inadempimento delle obbligazioni assunte col » presente articolo, d'inesatta denunzia, l'affittuario sarà tenuto al » pagamento, a titolo di penalità, di una somma da lire 50 a lire » 5000 a giudizio dell'amministrazione, oltre al rimborso agli in- » dustriali italiani della somma che essi avessero in più pagata.

« Si avverte che l'affittuario agli effetti del contratto, ha eletto » domicilio in Livorno presso il proprio Banco, piazza Vittorio Ema- » nuele, n. 13, terreno ».

Carboni.

Belgio. — Continuano gli appalti per fornitura all'Amministrazione dello Stato, essendochè taluni di quelli accennati precedentemente o andarono deserti o non furono aggiudicati. In complesso notasi come lo Stato intenda piuttosto provvedersi volta a volta secondo i bisogni; e ciò per le condizioni del mercato.

Francia. — Situazione ben sostenuta, nonostante qualche parziale reazione. Nel Nord e nel Pas-de-Calais furono rinnovati contratti da fr. 19 a 20.

Germania. — È stata deliberata a Bochum la continuazione del Sindacato dei *cokes* della Ruhr per un periodo di tre anni; nella stessa Assemblea fu deciso di ridurre del 10 0|0 i prezzi dei *cokes* per il 3° trimestre 1890. In generale poche contrattazioni, rimanendo in aspettativa i venditori e gli acquisitori.

Inghilterra. — Mantengonsi i prezzi, eccetto che per il *coke;* però i *cokes* per alti forni sono un po' più fermi. *Coke* per alti forni da 14 a 15 sc.; quello per l'esportazione da 18 a 20 sc., franco a bordo. Carbone per locomotive: 1ª qualità, 13 sc. franco a bordo; 2ª qualità 11 sc.; minuto da 7 a 6 sc. Carbone per il gas, qualità superiore, 12 sc. 6 d., franco a bordo.

Ferri e Ghise.

Belgio. — Mercato depresso, eccetto che nelle *poutrelles* e nei ferri in barre.

Francia. — Nessuna miglioria sul mercato; domina il ribasso in tutti i prodotti, specialmente nei ferri mercantili; per questi dimandansi 185 fr., ma ottengonsi riduzioni per contratti di importanza. Nel Nord essi discesero sino a 175 e 170 fr.

Le ghise, soltanto, segnano animazione nella produzione; annunciasi, intanto, la costituzione di un sindacato.

Germania. — Il Sindacato siderurgico renano-westfaliano ha ridotto di 6 M. il prezzo delle ghise per l'esportazione, fissato intanto a 72 M.; credesi che il ribasso continuerà.

Inghilterra. — *Middlesbourgh.* — Mercato fermo. Ghisa *Cleveland*, n. 3, vendutasi a 43 sc.; credesi che perdurerà il rialzo.

— *Glasgow* — *Warrants* 45 sc. 10 1|2 d.

Lussemburgo. — Il sindacato lussemburghese-lorenese ha ridotto del 20 0|0 i prezzi dei prodotti degli alti forni del gruppo.

Spagna. — *Bilbao.* — Mercato del minerale assai calmo. Minerale rosso da 7 sc. 6 d. a 9 sc. per le qualità superiori; da 6 sc. 9 d. a 7 sc. 6 d. per le seconde qualità. Il *Campanil*, molto ricercato, da 10 sc. ad 11 ed anche 11 sc. 3 d.

Rame.

Francia. — *Parigi.* — Mercato stazionario eccetto che per il *Chilì* prime marche fr. 158.75 contro 157,50 della settimana precedente marche ordinarie fr 153.25 contro 152.50 Altri prodotti stazionari lingotti e piastre fr. 160; *Best Selected* fr. 165; minerale di Corocoro fr. 157.50.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato stazionario: Elettrolitico da M. 79 a 85; inglese affinato in lingotti da M. 65 a 66; inglese laminato M. 79, dogana compresa.

Inghilterra. — *Londra.* — Chiusura calma. *Chilì:* a contanti, da Ls. 57-17-6 a 58; a tre mesi da Ls. 58-5 a 58-7 6. *Though* inglese da Ls. 63 a 64: *Best Selected* da Ls. 64-10 a 65-10; fogli forti Ls. 70; fogli dell'India Ls. 65.

Stagno.

Francia — *Parigi.* — Mercato sempre meno sostenuto. *Banca*, fr. 256.25 contro 258.75 della settimana precedente; *Billiton*, fr. 251,25 contro 255; *Détroits*, fr. 248.75 contro 252.50; stagno inglese fr. 252.50 contro 253.75.

Germania. — *Amburgo.* — Prezzi sostenuti. *Banca*, in blocchi, M. 105; stagno inglese in blocchi M. 107; stagno inglese affinato, M. 109.

Inghilterra. — *Londra.* — Chiusura debole: *Chilì*, a contanti, da Ls. 92-17-6 a 93; a tre mesi da Ls. 93-10 a 93-15. Lingotti inglesi ordinari Ls. 97; barre Ls. 98; lingotti affinati Ls. 99.

Olanda. — *Amsterdam.* — Tendenza al ribasso. *Banca*, disponibile, fior. 56 1|4; a termine, fior. 56 1|2. *Billiton*, disponibile, fior. 55 7|8; a termine, fior. 56 1|4.

Rotterdam. — Stessa posizione del mercato di Amsterdam.

Piombo.

Francia. — *Parigi.* — Ribasso: Marche ordinarie, consegna all'Havre, fr. 33.75 contro 34; marche ordinarie, consegna a Parigi, fr. 34.50 contro 34.75.

Germania. — *Amburgo.* — Piombo inglese in *saumons* M. 14-90; piombo tedesco in rotoli M. 16-40; piombo tedesco in *saumons* M. 14-60; piombo di Spagna M. 16-80; ogni 50 chilogrammi.

Inghilterra. — *Londra.* — Metallo straniero Ls. 13-6; piombo inglese Ls. 13-7-6.

Zinco.

Francia. — *Parigi.* — Zinco di Slesia, consegna all'Havre, fermo a fr. 62; altre buone marche, consegna all'Havre ed a Parigi, deboli, a fr. 61.25 contro 61.50 della settimana precedente.

Germania. — *Amburgo.* — Leggiera tendenza al rialzo. Laminato di Slesia e zinco *Vieille-Montagne*, questa dogana compresa, M 26-50 contro 26-20 della settimana precedente. Zinco di Slesia, invariato, da M. 24.50 a 25-50 ogni 50 chilogrammi.

Inghilterra. — *Londra.* — Marche ordinarie da Ls. 23 a 23-5; marche speciali da Ls. 23-5 a 23 10.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Capitale sociale L. 180 milioni

Emissione di 90,000 Obbligazioni 4 0[0 da L. 500 cadauna godimento dal 1° luglio 1890, netto da qualunque imposta. Cedole pagabili all'estero in effettivo

Prestito 4 0[0 netto da imposte, della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, dell'importo nominale di L. 60 milioni, diviso in 120,000 Obbligazioni, di cui vengono messe in vendita solo 90,000 per un importo nominale di L. 45,000,000. Interessi e capitale pagabili in Lire o in Marchi (100 lire = 80.90 marchi), in Lire sterline a 25.25, o in franchi alla pari contro Lire, o in valuta olandese ed austriaca al prezzo del giorno delle Lire italiane.

PROGRAMMA.

La Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo è stata creata in base alla Legge del 27 aprile 1885, ed al Decreto Reale del 16 giugno 1885, con sede in Milano, un capitale azioni di lire 135,000,000 (Atto costitutivo del giorno 8 giugno 1885 e Decreto 11 ottobre 1888, n. 5758, Serie 3ª). La Società ha per iscopo l'esercizio delle Strade Ferrate del Mediterraneo in conformità del contratto approvato colla Legge suddetta, con diritto di assumere, con l'approvazione governativa, la concessione, la costruzione e l'esercizio di altre Strade Ferrate e di esercitare imprese attinenti all'industria ferroviaria.

In base alla Legge ed al Decreto Reale del 20 luglio 1888, N. 5550, Serie 3ª, la Società emetteva nuove azioni per l'ammontare di lire 45,000,000, con che il capitale azioni versato è di L. 180,000,000.

La Società distribuiva un dividendo del 5 0[0 per l'esercizio 1885-86, di 5 1[2 0[0 per il 1886-87, di 5 4[5 0[0 per il 1887-88, 5 1[2 0[0 per il 1888-89 ed un acconto di dividendo di 4 0[0 per l'esercizio 1889-90 in corso, salvo distribuire il saldo ad esercizio liquidato.

La creazione del prestito 4 0[0, netto d'imposte, di Lire nominali 60,000,000, ha luogo in base alle deliberazioni delle Assemblee Generali dell'11 aprile e 20 luglio 1888 (Bollettino Ufficiale delle Società per azioni 27 settembre 1888) ed in conformità dell'art. 14 del contratto col Governo Italiano, in data 21 giugno 1888, approvato colla Legge 20 luglio 1888, N. 5550, Serie 3ª.

Il prestito sarà diviso in 3000 Serie (1-3000) da 40 Obbligazioni di Lire 500 ciascuna, emesse al portatore in 20,000 titoli da una Obbligazione, 12,000 da cinque, e 4,000 da dieci Obbligazioni.

Unitamente all'emissione di L. 45,000,000 di azioni della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, il prodotto di questo prestito servirà alla costruzione delle linee ferroviarie: *Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Genova-Ovada-Asti, Avellino-Ponte St. Venere, Cornia-Piombino, Cuneo-Saluzzo*, di una lunghezza complessiva, calcolata in base ai progetti di costruzione, di circa 400 chilometri. La costruzione è fatta per conto dello Stato contro corrispettivo di sovvenzioni iniziali e di sovvenzioni chilometriche speciali per caduna linea o tronco di linea, a misura che saranno aperte all'esercizio, i cui importi sono stabiliti nella Convenzione col R. Governo Italiano. Compiuti poi i lavori nei termini della Convenzione, la Società riceverà un'annuità media di L. 20,500 al chilometro, la quale raggiungerà l'importo complessivo di circa L. 8,200,000 per anno. Il Governo italiano si è obbligato al pagamento delle annuità sino alla fine dell'anno 1966.

Le Obbligazioni di questo prestito, come pure le relative cedole d'interessi, sono esenti da ogni imposta italiana presente e futura. La Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo si obbliga per il presente e per l'avvenire di tenere a suo carico queste imposte.

Le Obbligazioni fruttano fino all'epoca del loro ammortamento 4 0[0 all'anno, pagabili in rate semestrali al 1° gennaio e 1° luglio d'ogni anno, e saranno ammortizzate per il loro valor nominale, per via di sorteggio, secondo il piano di ammortamento unito alle Obbligazioni, entro 76 anni e partire dal 1° luglio 1890.

La prima cedola d'interessi scadrà il 1° gennaio 1891.

L'estinzione ha luogo il 15 maggio d'ogni anno, la prima volta il 15 maggio 1891, ed il rimborso delle Obbligazioni estratte si effettuerà alla scadenza della più prossima cedola, cioè al 1° luglio.

Non potranno essere aumentate le singole estrazioni annuali delle Obbligazioni nè anticipato il rimborso del Prestito sino al 31 dicembre 1902.

Tutte le pubblicazioni concernenti il pagamento d'interessi, le estrazioni ed il rimborso di questo Prestito si faranno, oltrechè nella *Gazzetta ufficiale del Regno* ed altri giornali Italiani, in 8 giornali esteri compreso il *Deutscher Réichs* e *K. Preuss. Staats Anzeiger.*

Il portatore può incassare gli interessi contro consegna delle cedole scadute, ed il capitale contro consegna delle relative Obbligazioni estratte a sua scelta, presso tutte le casse che indicherà la Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo nelle piazze di Milano, Roma, Firenze, Genova, Torino, Napoli, Venezia, Bologna, Livorno, Palermo, in Lire; a Berlino, Francoforte S[M., Colonia, in Marchi, 100 lire = 80,90 Marchi; a Londra in Lire Sterline in 25,25 per ogni lira sterlina; a

Parigi, Lione, Bruxelles, Zurigo, Basilea e Ginevra in franchi alla pari; ad

Amsterdam, Vienna e Trieste nelle rispettive valute del paese al corso del giorno delle lire italiane.

Le Obbligazioni della presente emissione sono diverse da quelle 3 0[0 che la Società ha emesse d'ordine e per conto del Governo in base del contratto approvato colla Legge del 27 aprile 1885, N. 3048, il cui prodotto è incassato dal Governo per far fronte alle spese per le Strade Ferrate a carico dello Stato cui spetta di provvedere i fondi per il pagamento degli interessi e per il rimborso di dette obbligazioni 3 0[0.

Di queste Obbligazioni sono state emesse fino ad ora cinque serie in conformità ai Decreti Reali dei 3 giugno 1887 N. 4514 Serie 3ª, 25 marzo 1888 N. 5278 Serie 3ª, 11 ottobre 1888 N. 5748 Serie 3ª, 13 gennaio 1889 N. 5916 Serie 3ª, 10 settembre 1889 N. 6388 Serie 3ª.

Milano, 1° luglio 1890.

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo.

Il Presidente — **G. BELINZAGHI.** Il Direttore Generale — **M. MASSA.**

Condizioni per la sottoscrizione.

La sottoscrizione è limitata a Lire 45,000,000 nominali di Obbligazioni della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo da Lire 500 cadauna, fruttanti il 4 0[0 netto da qualunque imposta presente e futura, ed avrà luogo nei giorni *Otto e Nove luglio 1890 a Berlino, Francoforte, Colonia, Dresda, Amburgo, Brema, Amsterdam, Basilea, Zurigo, Ginevra* alle condizioni fissate per ciascun paese, ed in *Italia* a:

Milano presso la Cassa Centrale della Società Mediterranea — Banca Nazionale nel Regno d'Italia — Banca Generale — Banca di Credito Italiano — Signor G. Belinzaghi — Banca Popolare — Banca Lombarda.

Roma presso la Banca Nazionale nel Regno — Banca Generale — Società Generale di Credito Mobiliare — Banco di Roma — Banca Industriale.

Firenze preso la Banca Nazionale nel Regno — Società Generale di Credito Mobiliare.

Torino presso la Banca Nazionale nel Regno — Società Generale di Credito Mobiliare — Banca di Torino — Fratelli Marsaglia e C.

Genova presso la Banca Nazionale nel Regno — Banca Generale — Società Generale di Credito Mobiliare — Cassa Generale — Cassa di Sconto — Banca di Genova — Signori Bart. Parodi e Fratelli.

Napoli presso la Banca Nazionale nel Regno — Società Generale di Credito Mobiliare.

Venezia presso la Banca Nazionale nel Regno — Jacob Levi e Figli — Banca Veneta.

Livorno presso la Banca Nazionale nel Regno — Signori Figlio di G. Maurogordato e C.

Bologna presso la Banca Nazionale nel Regno — Felice Cavazza.

Palermo presso la Banca Nazionale nel Regno — Signori I. e V. Florio.

Alessandria presso la Banca Nazionale nel Regno.

Bergamo presso la Banca Nazionale nel Regno.

Brescia presso la Banca Nazionale nel Regno.

Como presso la Banca Nazionale nel Regno.

Cremona presso la Banca Nazionale nel Regno.

Messina presso la Banca Nazionale nel Regno.

Padova presso la Banca Nazionale nel Regno — Banca Veneta.

1° Le schede per la sottoscrizione si possono ritirare presso le Ditte e Banche sapraindicate, e gli Incaricati hanno facoltà di chiudere la sottoscrizione anche prima del termine fissato e di stabilire le norme per il riparto della sottoscrizione.

2° Il prezzo di emissione è fissato in L. 440 per Obbligazione più gli interessi a 4 0[0 sul valore nominale, giorno per giorno dal 1° luglio 1890 sino a quello della consegna. Sulle piazze tedesche il pagamento verrà effettuato nella misura di Marchi 80 ogni 100 lire.

3° All'atto della sottoscrizione verrà effettuato un deposito cauzionale nella misura del 5 0[0 dell'ammontare nominale della sot-

toscrizione. Questa cauzione consisterà o in contanti o in valori aggraditi da chi riceve la sottoscrizione e calcolati al prezzo del giorno.

4° Il riparto verrà effettuato al più presto dopo l'emissione; in caso di riduzione l'eccedenza della cauzione verrà restituita immediatamente.

5° Il ritiro delle Obbligazioni assegnate al riparto avrà luogo dal 14 luglio 1890 contro il rispettivo importo.

I sottoscrittori sono obbligati di ritirare: *Un quinto* al riparto, *Un quinto* entro il 31 luglio 1890, *Un quinto* entro il 31 agosto 1890, *Un quinto* entro il 30 settembre 1890, *Un quinto* entro il 31 ottobre 1890.

Sulle consegne ritardate verrà calcolato l'interesse del 6 0[0, ed i titoli non ritirati entro il 31 dicembre 1890, saranno venduti a rischio e per conto del sottoscrittore.

Dopo effettuato il ritiro dei titoli sarà restituita la cauzione, ovvero, se essa fu effettuata in numerario, verrà computata nel versamento dell'ultimo quinto.

6° Sino alla consegna dei titoli definitivi la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo emetterà dei Certificati provvisori d'Obbligazioni, che saranno cambiati senza spese presso le Casse che ricevettero le relative sottoscrizioni contro le corrispondenti Obbligazioni, come ne sarà dato avviso a suo tempo.

Milano, Roma, Firenze, 1° luglio 1890.

Berlino, presso la Direction der Disconto Gesellschaft.
» » la S. Bleichroeder.
» » la Deutsche Bank.
» » la Berliner Handels Gesellschaft.
Roma, Milano, Genova, presso la Banca Generale.
Roma, Firenze, Genova, Torino, Napoli, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Milano, presso la Banca di Credito Italiano.
Genova, » la Cassa di Sconto.
» » la Cassa Generale.
» » la Banca di Genova.
Roma » il Banco di Roma.
» » la Banca Industriale e Commerciale.
Milano » il sig. Giulio Belinzaghi.
Genova » i sigg. Bart. Parodi e Fratelli.
Torino » i Fratelli Marsaglia e Comp.
Palermo » I. e V. Florio.
Livorno » i sigg. Figlio di G. Maurogordato e C.
Zurigo » la Société de Crédit Suisse.
Basilea » i sig. De Speyr e Ci.
Ginevra » l'Union Financière.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 17ª Decade — dall'11 al 20 Giugno 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	934.079 81	36.804 40	439.497 07	1.190.779 19	14.495 62	2.615.656 09	4.055 00	645 04
1889	960.584 47	40.648 72	374.569 88	1.216.534 77	8.986 70	2.601.324 54	3.997 00	650 82
Differenze nel **1890**	— 26.504 66	— 3.844 32	+ 64.927 19	— 25.755 58	+ 5.508 92	+ 14.331 55	+ 58 00	— 5 78
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	15.094.108 46	736.811 58	4.766.060 36	21.497.040 10	165.055 08	42.259.075 58	4.055 00	10.421 47
1889	15.473.179 47	798.844 46	4.622.395 18	20.779.624 52	171.268 23	41.845.311 86	3.997 00	10.469 18
Differenze nel **1890**	— 379.071 01	— 62.032 88	+ 143.665 18	+ 717.415 58	— 6.213 15	+ 413.763 72	+ 58 00	— 47 71
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	73.607 21	1.457 40	21.909 30	126.691 31	942 56	224.607 78	1.143 63	196 40
1889	73.092 93	1.379 81	20.720 29	87.285 96	891 40	183.370 39	1.135 68	161 46
Differenze nel **1890**	+ 514 28	+ 77 59	+ 1.189 01	+ 39.405 35	+ 51 16	+ 41.237 39	+ 7 95	+ 34 94
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	1.019.074 66	20.905 97	306.487 92	1.614.169 55	15.952 14	2.976.590 24	1.123 98	2.648 26
1889	1.106.010 07	20.691 05	262.970 77	1.335 929 65	16.583 56	2.742.185 10	1.121 03	2.446 13
Differenze nel **1890**	— 86.935 41	+ 214 92	+ 43.517 15	+ 278.239 90	— 631 42	+ 234.405 14	+ 2 95	+ 202 13

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

35ª Decade — Dall'11 al 20 Giugno 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1890	93.839 46	2.101 66	16.909 38	74.932 27	165 50	187.948 27	609 00	308 62
1889	82.581 75	1.674 98	15.341 71	71.154 18	160 40	170.913 02	609 00	280 64
Differenza nel **1890**	+ 11.257 71	+ 426 68	+ 1.567 67	+ 3.778 09	+ 5 10	+ 17.035 25	»	+ 27 98
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 20 GIUGNO 1890					
1889-90	3.414.225 71	73.373 94	380.285 91	3.743.930 26	36.699 31	7.648.515 13	609 00	12.559 13
1888-89	3.355.458 27	68.632 35	340.084 25	3.436.769 81	56.620 14	7.257.564 82	309 00	11.917 18
Differenza nel **1890**	+ 58.767 44	+ 4.741 59	+ 40.201 66	+ 307.160 45	— 19.920 83	+ 390.950 31	»	+ 641 95
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	20.473 05	45 92	260 85	4.020 19	2 70	24.802 71	111	223 44
1889	3.967 10	42 82	253 90	1.618 99	1 50	5.884 31	94	62 60
Differenza nel **1890**	+ 16.505 95	+ 3 10	+ 6 95	+ 2.401 20	+ 1 20	+ 18.918 40	+ 17	+ 160 84
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 20 GIUGNO 1890.					
1889-90	428.892 25	3.047 20	25.509 84	136.665 92	793 24	594.908 45	111	5.359 54
1888-89	150.940 90	1.729 28	8.682 89	56.723 13	1.511 50	219.587 70	94	2.336 04
Differenza nel **1890**	+ 277.951 35	+ 1.317 92	+ 16.826 95	+ 79.942 79	— 718 26	+ 375.320 75	+ 17	+ 3.023 50

ANNUNZI

SOCIETÀ NAZIONALE DELLE
OFFICINE DI SAVIGLIANO

(*Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (BARRIERA LANZO)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE
PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA - TETTOIE E COSTRUZIONI MECCANICHE - FERROVIE E FUNICOLARI SISTEMA **ABT**
GRU ED ARGANI BREVETTO SPECIALE **MEGY, ECHEVERRIA** E **BAZAN.**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico ra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte n Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia** e **C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motri alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma. — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti. Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 12 Luglio 1890. NUM. 28.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . «	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

NUOVE OBBLIGAZIONI FERROVIARIE

del valore nominale di L. 500, 4 0|0 esente da ritenuta

Il numero **6930** (*serie* 3ª) *della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:*

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Le spese alle quali, secondo le leggi esistenti, si provvede con emissione di Obbligazioni ferroviarie 3 0|0, autorizzate dalla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª) saranno fatte d'ora innanzi, mediante emissione di Obbligazioni di Stato del valore nominale di lire cinquecento fruttanti l'interesse del 4 0|0, esente da ritenuta per qualunque siasi imposta presente o futura.

A tali obbligazioni saranno applicabili le disposizioni che regolano l'ammortamento, mediante annualità costanti comprendenti l'interesse e la quota di ammortamento, ed il pagamento nel Regno ed all'estero delle Obbligazioni 3 0|0 suddette.

Dopo venti anni dalla emissione di questi nuovi titoli, lo Stato sarà in facoltà di anticiparne il rimborso.

È data facoltà al Governo di stabilire il pagamento degli interessi al 1° aprile e al 1° ottobre di ciascun anno.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 2 luglio 1890.

UMBERTO.

GIOLITTI.

Visto, *Il Guardasigilli:* ZANARDELLI.

Nuove Costruzioni della Rete Sicula

Stato dei lavori al 1° giugno 1890 (*).

I. — FERROVIA NOTO-LICATA.

La forza media giornaliera presente pei cantieri dei seguenti tronchi durante il mese di maggio p. p. fu di 5325 operai, 440 carri e 134 bestie da soma.

Tronco Noto-Tellaro.

Movimenti di terra: Sono già eseguiti mc. 83,600 di sterri e mc. 12,100 di rialzi. *Gallerie:* Sono in costruzione le gallerie Minuiti di m. 130; Gioe di m. 330 e Portella di m.60; lo scavo d'avanzata ha raggiunto m.85 nella 1ª, m.145 nella 2ª e m. 6 nella 3ª. *Opere d'arte maggiori:* È in corso di costruzione il ponte sul fiume Asinaro; la deviazione relativa è ultimata nella fondazione ed in corso pel rivestimento. *Opere d'arte minori:* N. 24 ultimate e N. 7 in corso di costruzione. *Fabbricati:* Sono in corso di esecuzione 4 case cantoniere, 2 doppie e 2 semplici.

Tronco Tellaro-Rosolini.

Movimenti di terra: Sterro eseguito mc. 7713. *Opere d'arte maggiori:* Sono in corso gli scavi di fondazione pel ponte sul torrente Tellaro. *Opere d'arte minori:* Sono 16; di queste, 10 sono ultimate e 6 in corso di avanzata costruzione. *Fabbricati:* in costruzione avanzata 4 case cantoniere, due doppie e due semplici.

Tronco Rosolini-Pozzallo.

Movimenti di terra: Eseguiti mc. 9,840 di sterro e metri 660 di rialzi. *Opere d'arte minori:* Sono in tutto 25, e di queste 14 sono ultimate, 7 quasi finite e 4 in corso di costruzione. *Fabbricati:* Sono in corso di costruzione 12 case cantoniere, 6 semplici e 6 doppie; di queste, N. 6 sono già coperte. *Lavori di consolidamento e di sistemazione:* Sono già ultimati parecchi di tali lavori, e parecchi altri sono in corso di costruzione.

(*) Per lo *Stato dei lavori al* 1° *maggio* 1890, vedi N. 24 a pag. 378.

Tronco Pozzallo-Sampieri.

Movimenti di terra: Sterro eseguito mc. 9,430. ***Opere d'arte minori:*** Sono 24; di queste, 17 sono ultimate, 4 compiute meno i finimenti, e 3 in corso di esecuzione. ***Fabbricati:*** Sono ultimati, meno la copertura, i fabbricati viaggiatori delle stazioni di Pozzallo e di Sampieri, nonchè quelli di 4 case cantoniere, 3 doppie ed una semplice; tre case cantoniere sono in corso di esecuzione, due doppie ed una semplice.

Tronco Sampieri-Scicli.

Movimenti di terra: Sono eseguiti mc. 9000 di sterri. ***Opere d'arte minori:*** 4 ultimate, 1 al piano d'imposta e per 3 compiuto lo scavo di fondazione. ***Fabbricati:*** In corso le murature in elevazione d'una casa cantoniera semplice, del fabbricato viaggiatori, del piano caricatore e del magazzino merci della stazione di Scicli; ultimato lo scavo di fondazione pei cessi della stazione medesima e per una casa cantoniera doppia.

Tronco Scicli-Modica.

Movimenti di terra: Sono eseguiti mc. 19,750 di sterri. ***Gallerie:*** Sono iniziate le gallerie Mendorlese di m. 320 e Modica di m. 1615; lo scavo d'avanzata ha raggiunto m. 9 nella 1ª e m. 20 nella 2ª. ***Opere d'arte minori:*** ultimate N. 8; in corso le murature di elevazione per N. 5; ultimato lo scavo di fondazione per N. 4.

Tronco Modica-Ragusa Inferiore.

Movimenti di terra: Sono eseguiti mc. 26,350 di sterri. ***Opere d'arte minori:*** N. 4 ultimate, N. 2 ultimate le spalle, N. 1 in corso lo scavo. ***Muri di sostegno:*** Due ultimati e tre in corso di costruzione. ***Fabbricati:*** Due case cantoniere sono coperte. ***Lavori di consolidamento e di sistemazione:*** Ultimata una fognatura ed un'altra in corso; sono pure in corso di costruzione un banchettone di pietrame ed una sassaia.

Tronco Ragusa Inferiore-Osteria Lupis.

Movimenti di terra: Sono eseguiti mc. 12,730 di sterri. ***Gallerie:*** Venne iniziata la galleria di Ragusa, lunga metri 938, e si sono eseguiti m. 8 di scavo in calotta. ***Opere d''arte minori:*** È eseguito lo scavo di fondazione d'un manufatto. ***Fabbricati:*** In corso di costruzione tre case cantoniere doppie ed una semplice. Sono poi in corso di esecuzione alcune opere di consolidamento.

Tronco Osteria Lupis-Vittoria.

Movimenti di terra: Sterri eseguiti mc. 58,950, rilevati mc. 2500. ***Gallerie:*** Sono eseguiti m. 50 di scavo in calotta nella Galleria San Giovanni, lunga metri 407. ***Opere d'arte minori:*** N. 17 sono ultimate; per N. 5 è in corso la muratura di elevazione, e per N. 5 è ultimato lo scavo di fondazione. ***Fabbricati:*** Sono in corso di costruzione 9 case cantoniere, 6 doppie e 3 semplici.

Tronco Vittoria-Terranova.

Movimenti di terra: Eseguiti mc. 770 di sterri e mc. 600 di rialzi. ***Opere d'arte maggiori:*** Iniziati i ponti sul Gela e sul Durillo. ***Opere d'arte minori:*** Una sola è in corso di costruzione. ***Fabbricati:*** Sono in corso gli scavi di fondaztone delle stazioni di Biscari e di Vittoria e la muratura di una garetta.

Tronco Terranova-Licata.

Movimenti di terra: Eseguiti mc. 134,200 di sterro e mc. 107,800 di rialzi. ***Opere d'arte maggiori:*** Sono ultimati i ponti sul San Pietro, sul Carubba, sul Columello e sul Cattano; è in costruzione il ponte sull'Imera. ***Opere d'arte minori:*** Sono ultimate in N. di 143; non ne resta da eseguire che una sola. ***Fabbricati:*** parecchi fabbricati sono ultimati ed i rimanenti in corso di avanzata costruzione.

Lungo il tronco sono anche già stati eseguiti lavori diversi, deviazioni di strade e passaggi a livelli ed altri lavori di questo genere sono in corso di esecuzione.

II. — FERROVIA SCORDIA-CALTAGIRONE.

La forza media giornaliera, presente nei cantieri dei seguenti tronchi, durante il mese di maggio p. p., fu di 1970 operai, 90 carri e 57 bestie da soma.

Tronco Scordia-Militello.

Espropriazioni: Complete. ***Movimenti di terra:*** Eseguiti mc. 53,400 di sterro e mc. 660 di rialzi. ***Opere d'arte minori:*** N. 28 ultimate, per N. 8 in corso le murature di elevazione e per N. 3 ultimato lo scavo di fondazione. ***Fabbricati:*** Sono in corso di costruzione: due case cantoniere doppie ed una semplice, la fermata di Fildidonna e la stazione di Militello. ***Lavori di consolidamento e di sistemazione:*** Ultimate le deviazioni di 4 rivi ed un muro di sostegno; altro muro di sostegno è in costruzione.

Tronco Militello-Vizzini.

Espropriazioni: Complete. ***Movimenti di terra:*** Eseguiti mc. 34,200 di sterro. ***Gallerie:*** Sono iniziati i lavori delle gallerie Grottabianca, lunga m. 320 e Calvano di m. 362; lo scavo d'avanzata ha raggiunto m. 25 nella 1ª e m. 40 nella 2ª. ***Opere d'arte minori:*** N. 14 sono ultimate; per N. 10 sono in corso le murature di elevazione e per altre 4 sono in corso lo scavo e la muratura di fondazione. ***Lavori di consolidamento e di sistemazione:*** Alcuni di questi lavori sono stati ultimati, altri sono in corso di costruzione.

Tronco Vizzini-Grammichele.

Espropriazioni: Complete per chilometri 5,500. ***Movimenti di terra:*** Sono stati eseguiti mc. 3,300 di sterri.

Tronco Grammichele-Caltagirone.

Espropriazioni: Ultimate per chilometri 11,690. ***Movimenti di terra:*** Eseguiti mc. 6900 di sterri. ***Opere d'arte minori:*** Sono ultimati 2 manufatti, meno la pietra da taglio. È in corso di costruzione la strada d'accesso e lo spianamento del piazzale della stazione di Caltagirone.

COSTITUZIONE DEL CONSIGLIO DELLE TARIFFE
DELLE STRADE FERRATE

Relazione dell'on. Peruzzi sul disegno di legge per la conversione in legge del R. Decreto 24 gennaio 1886.

Di questo *Disegno di legge* — presentato alla Camera dei Deputati dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Finali, nella seduta del 2 dicembre 1889 — abbiamo pubblicato il *testo* nel n. 5 del 1° febbraio 1890 a pag. 65.

Non rifaremo ora la storia delle molte e lunghe vicissitudini toccate parlamentarmente alla conversione in legge del R. Decreto 24 gennaio 1886, n. 3637 (Serie 3ª); il cui primo progetto fu presentato alla Camera dei Deputati nella seconda Sessione della trascorsa XV Legislatura e poscia ripreso allo stato di relazione nella terza Sessione della Legislatura medesima. Di ciò appunto si fa cenno nella relazione che pubblichiamo in seguito; e del resto rimandiamo i nostri lettori a quanto abbiamo riassunto in proposito nel precirato n. 5 del corrente anno, ed alle annessevi note per precedenti richiami.

L'on. Ministro Finali, ripresentando il progetto nella seduta del 2 dicembre 1889, chiese che fosse ripreso allo stato di relazione; ma poi, nella successiva seduta del 3 avvertì che, essendo state introdotte alcune modificazioni, occorreva, piuttosto che riprenderlo allo stato di relazione, rimetterlo alla stessa Commissione che lo esaminò nella precedente Sessione. E la Camera vi acconsentì (1).

La *relazione della Commissione sul nuovo testo ministeriale* — quello, come abbiamo già premesso, che noi pubblicammo nel n. 5 del corrente anno — fu dall'on. Peruzzi presentata alla Camera nella seduta del 27 u. s. giugno (2); e noi ne riportiamo il *testo*.

Premettiamo soltanto che il *Decreto Reale* 24 gennaio 1886, da convertirsi in legge col progetto di cui trattasi, fu da noi pubblicato nel n. 6 del 10 febbraio 1886 a pag. 81.

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 49 del 7 dicembre 1889.
(2) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 26 del corrente anno.

***

Ed ecco il testo della relazione dell'on. Peruzzi:

Onorevoli Colleghi!

Secondo la prescrizione dell'art. 8 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, Serie 3ª, il Decreto Reale del 24 gennaio 1886, n. 3637, Serie 3ª, istituiva il Consiglio per l'esame delle tariffe ferroviarie e delle modificazioni che si reputasse utile d'introdurvi; ed in conformità dell'art. 9 della citata legge, gli onorevoli Ministri dei Lavori Pubblici, delle Finanze, del Tesoro e dell'Agricoltura, Industria e Commercio, spirati i due anni dall'attivazione del Consiglio stesso, proposero alla Camera dei Deputati un progetto, perchè quel Decreto Reale fosse convertito in legge.

Il 18 luglio 1888 la Commissione eletta dagli Uffici presentò una relazione alla Camera con alcune proposte di modificazioni, delle quali in apposita relazione furono esplicate le ragioni (1).

Per l'avvenuta chiusura successiva delle sessioni seconda e terza, quel progetto ripresentato il 25 marzo 1889 col n. 75, vi fu nuovamente presentato il 2 dicembre dell'anno stesso.

Piacque alla Camera di rinviare il progetto stesso alla Commissione, la quale le aveva già riferito intorno ad esso il 25 marzo 1889 (n. 75-A), sebbene abbiano cessato di far parte della Commissione stessa l'on. Lacava, nominato Ministro delle Poste e Telegrafi, e l'on. Correale, nominato Prefetto. Gli on. Ministri Finali, Giolitti e Miceli, che reggevano e reggono tuttora i Ministeri dei Lavori Pubblici, del Tesoro e di Agricoltura, Industria e Commercio, proposero che l'esame del progetto fosse nuovamente affidato alla Commissione stessa, la quale, in conseguenza delle deliberazioni della Camera, ha l'onore di presentare la presente relazione in adempimento dell'incarico affidatole con deliberazione del dì 2 dicembre 1889.

Il Ministero ha accolto nel nuovo progetto le modificazioni e le aggiunte già proposte dalla Commissione stessa nella precedente relazione (n. 75-A) con le seguenti aggiunte modificate per i cambiamenti di fatto sopravvenuti o prossimi ad avvenire nelle condizioni di talune Società e dall'istituzione del nuovo Ministero delle Poste e Telegrafi.

La Società Veneta ha già superati i 600 chilometri in esercizio; quella per le Strade Ferrate della Sardegna ha la concessione di chilometri 589, dei quali 347.600 già in esercizio, raggiungeranno fra breve i 400.

Niuno troverà irragionevole che, atteso il passaggio delle ingerenze, che spettavano già a funzionari del Ministero dei Lavori Pubblici, a funzionari del nuovo Ministero delle Poste e Telegrafi, venga anche a questo attribuita la facoltà di designare un suo rappresentante nel Consiglio delle tariffe; e che, atteso il numero accresciuto dei rappresentanti delle Società, sia cresciuto altresì il numero dei rappresentanti dei Consigli dell'Agricoltura, dell'Industria e del Commercio.

Le pubblicazioni già fatte in allegati alla sua relazione (n. 100 *a* della II sessione), e quelle allegate alla relazione presente, daranno modo alla Camera di prendere esatta cognizione dell'opera fatta dal Consiglio delle tariffe dacchè esso funziona; laonde la Camera avrà modo di giudicare sempre l'azione esercitata da questo organamento della pubblica Amministrazione, e di chiederne quando che sia modificazioni o aggiunte.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 7 luglio (N. 158). — **Legge 12 giugno 1890**, numero **6889** (Serie 3ª) che modifica la vigente legge postale. — Coll'art. 27 è data facoltà al Governo del Re di coordinare la presente legge col testo unico delle leggi postali e di pubblicarne un testo definitivo.

— **Regio Decreto 15 giugno 1890**, numero **6923** (Serie 3ª), col quale è approvata la classificazione della strada da Saronno al confine comense verso Rovellasca nell'elenco delle provinciali di Milano.

— **Regio Decreto 15 giugno 1890**, numero **6924** (Serie 3ª), col quale il tratto di strada, detta di Saronno, che dalla Pioda di Vertemate mette al confine milanese, passando per Rovellasca, è inscritto nell'elenco delle strade provinciali di Como.

Gazzetta Ufficiale del 9 luglio (N. 160). — **Prospetto** dei prodotti lordi approssimativi delle ferrovie italiane nel mese di **marzo 1890** col confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1889, pubblicato per cura del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate.

Gazzetta Ufficiale del 10 luglio (n. 161) — **Legge 2 luglio 1890**, numero **6930** (Serie 3ª), colla quale si provvede a che le spese fatte con emissione di Obbligazioni ferroviarie 3 0|0 sieno fatte da ora innanzi mediante emissione di Obbligazioni di Stato del valore nominale di L. 500 fruttante l'interesse del 4 0|0 (Vedi il testo della legge a pag. 441 di questo stesso numero).

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Senato del Regno.

Disegni di legge. — *Presentazione.* — Nella seduta del 10 corrente il Ministro dei Lavori Pubblici presentò il disegno di legge relativo a *modificazione di assegni per opere ferroviarie*, già approvato dalla Camera dei Deputati, come accenniamo qui sotto. Il Ministro domandò che fosse inviato alla Commissione di Finanza. — Il Senato acconsentì.

Camera dei Deputati.

Disegni di legge. — *Discussione.* — Nella seduta antimeridiana del 7 corrente, continuando la discussione generale sul disegno di legge relativo al *servizio telefonico* (1), il Ministro delle Poste e dei Telegrafi, on. Lacava, proseguì e terminò il discorso, interrotto dal levarsi della seduta antimeridiana del 4, in risposta ai diversi oratori che parlarono nelle precedenti sedute antimeridiane del 30 u. s. giugno e del 2 e del 4 corrente. Egli intese precipuamente a dimostrare la necessità dell'esercizio dello Stato, trattandosi ormai di un servizio pubblico, e l'urgenza del riscatto delle attuali reti private, per il quale bastano i mezzi proposti. — Prese in seguito la parola, contro il progetto, l'on. Salaris; e quindi fu rinviata ogni discussione alla successiva seduta antimeridiana del 9.

In questa si pose termine alla lunga discussione generale colla approvazione del seguente ordine del giorno, proposto dagli onorevoli Barazzuoli, Mordini, Chiaradia, Rizzo, Rosano, Cavalletto e Luporini: « *La Camera, ritenuto essere ormai d'interesse pubblico che lo Stato avochi a sè il servizio telefonico, passa all'ordine del giorno* ». Datosi principio alla discussione degli articoli, dopo l'approvazione del 1° come era stato proposto dal Governo e dalla Commissione, si rinviò il seguito alla seduta antimeridiana dell'11.

Nella quale, fattasi più accelerata la discussione dei rimanenti articoli, questi furono approvati con talune aggiunte e modificazioni.

Dopo l'articolo 16, ed ultimo, fu approvato il seguente ordine del giorno proposto dalla Commissione: *La Camera confida che il Governo, compatibilmente alle esigenze del servizio telefonico, vorrà avere in considerazione il personale delle Società concessionarie.* Il progetto fu poi votato a scrutinio segreto nella seduta pomeridiana dello stesso giorno 11, ed ebbe 153 voti favorevoli e 49 contrari.

— — Nella seduta pomeridiana del 7 corrente fu discusso brevemente ed approvato, con una modificazione all'art. 3 proposta dal Ministro dei Lavori Pubblici e consentita dalla Commissione, il disegno di legge, coll'annessa tabella *A*, relativo a *modificazione di assegni per opere ferroviarie*; del quale nel n. 27, a pag. 426, abbiamo pubblicato il testo concordato tra il Ministero e la Commissione, oltre alcuni brani della relazione della Commissione stessa (2). Il disegno di legge fu poi votato a scrutinio segreto nella successiva seduta dell'8, ed ebbe voti 160 favorevoli e 38 contrari.

Commissioni. — *Relazione.* — Nella seduta del 10 corrente l'on. Vigoni presentò la relazione sul disegno di legge relativo alle *tramvie a trazione meccanica ed alle ferrovie economiche* (3).

(1) Vedi cenni riassuntivi di questa relazione nei numeri 25 e 27 del 1889 (*Nota della Redazione*).

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 27.
(2) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 27.
(3) Circa il *testo del disegno di legge* ed altre pubblicazioni od atti che lo concernono, vedi la nota a pag. 433 del n. 27 del 5 luglio corrente.

— *Costituzione.* — La Commissione incaricata di riferire sul disegno di legge d'iniziativa parlamentare: *Costruzione di un acquedotto nella regione Pugliese*, si è costituita, eleggendo presidente l'onorevole Nicotera, segretario l'on. Imbriani, relatore l'on. Grimaldi.

Interrogazioni, interpellanze e mozioni. — *Comunicazione.* — Nella seduta del 5 corrente il Presidente della Camera diede comunicazione di una domanda di interrogazione dell'on. Tortarolo al Ministro dei Lavori Pubblici intorno alla *tariffa unica ferroviaria adottata in via di esperimento per gli scali del porto di Genova.* — Il Ministro accettò la domanda, alla quale risponderà a suo turno.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Prodotti approssimativi della Mediterranea nell'esercizio 1889-90.

I prodotti approssimativi del traffico della Rete Mediterranea nell'esercizio 1889-90, cioè dal 1° luglio 1889 al 30 giugno 1890, ammontarono complessivamente a L. 120,055,727.52 contro L. 118,571,236.37 del precedente esercizio; donde un aumento per l'esercizio 1889-90 di L. 1,484,491.15.

Questo prodotto complessivo dell'esercizio 1889-90 dividesi in L. 114,790,922.25 per la rete principale, con una diminuzione di L. 305,556 63 sull'esercizio precedente, ed in L. 5,264,805 27 per la rete secondaria con un aumento di L. 1,790,047.78 sull'esercizio precedente.

La lunghezza delle linee in esercizio al 30 giugno 1890 era di chilometri 4,730 (di cui 4,086 per la rete principale e 644 per la rete secondaria), mentre al 30 giugno 1889 era di 4,705 chilometri (di cui 4,065 per la rete principale e 640 per la rete secondaria).

Il prodotto annuale chilometrico fu di L. 28,169.55 nel 1889-90, con diminuzione di L. 291.50 sul prodotto riassuntivo chilometrico nell'esercizio 1888-89 per la rete principale; per la rete secondaria fu nel 1889-90 di L. 8,099.70, con un aumento di lire 2,149.77 sul prodotto riassuntivo chilometrico del precedente esercizio.

><

Prodotti approssimativi dell'Adriatica nel 1° semestre dell'esercizio 1890.

I prodotti approssimativi del traffico della Rete Adriatica — depurati dalle imposte governative — nel primo semestre dell'anno corrente ci danno il seguente prospetto in confronto coi prodotti accertati nel corrispondente periodo dell'anno 1889:

Rete principale. — Totale dei prodotti: nel 1° semestre 1890 L. 44,858,577.24 contro L. 44,443,978.73 nel 1° semestre 1889, ossia un aumento di lire 414,598.51 per il 1° semestre dell' anno corrente. Prodotti per chilometro: L. 11,062.53 contro 11,119.33, ossia un minore prodotto nel 1° semestre del 1890 di L. 56.80. Media dei chilometri esercitati: N. 4,055 nel 1° semestre 1890 contro 3,997 nel corrispondente periodo del 1889, con un aumento di chilometri 58 per l'anno corrente.

Rete complementare. — Totale dei prodotti: nel 1° semestre 1890 L. 3,226,021.74 contro L. 2,939.389.96 nel 1° semestre 1889, ossia un aumento di L. 286,631.78 nell'anno corrente. Prodotti per chilom.: L. 2,867.40 contro L. 2,620.15, con un aumento di L. 247.25 per l'esercizio corrente. Media dei chilometri esercitati: N. 1,125.07 nel 1° semestre 1890 contro 1,121.84 nel corrispondente periodo 1889, con un aumento di chilometri 3.23 nell'esercizio corrente.

Riassunto. — Complessivamente si hanno: nel 1° semestre 1890 L. 48,054,598.98 nel totale dei prodotti contro L. 47,383,968.69 nel corrispondente periodo del 1889; nel 1° semestre 1890 una media di 5,180.07 chilometri esercitati contro 5,118.84 nel corrispondente periodo del 1889.

><

Ferrovia Fabriano Sant'Arcangelo.
(*Avviso d'appalto ad unico incanto per la costruzione del tronco Acqualagna-Urbino*).

Alle ore 10 ant del 28 agosto p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, e presso le R. Prefettura di Pesaro e Urbino, avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Acqualagna-Urbino della ferrovia Fabriano-S. Arcangelo, compreso fra la stazione di Acqualagna (inclusa) e la stazione di Urbino (inclusa), della lunghezza di m. 22,925.50, escluse le espropriazioni stabili, la provvista del materiale metallico d'armamento e la provvista e la posa in opera dei meccanismi fissi e del mobilio per le stazioni e pel telegrafo, per la presunta somma di L. 8,100,000, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'asta avrà luogo a termini dell'art. 87, lett. *a*, del regolamento di contabilità 4 maggio 1885, numero 3074, e cioè mediante offerte segrete da presentarsi all'asta, o da farsi pervenire in piego suggellato per mezzo della posta, ovvero consegnandolo personalmente, o facendolo consegnare a mano, il giorno che precede quello dell'asta, all'Ufficio Contratti di questo Ministero od al Prefetto di Pesaro e Urbino.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi quarantotto dalla data del verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 270,000, quella definitiva in L. 455,000; ambedue in numerario od in titoli, come all'art. 3 del capitolato generale d'appalto.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovia Succursale dei Giovi.
(*Per l'impianto del blok-system*).

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha interessato il Ministero dei Lavori Pubblici a riprendere in esame la proposta da essa fatta per l'impianto del *blok-system* sulla ferrovia Succursale dei Giovi, allo scopo precipuo di trarre dalla medesima il maggior utile possibile.

Il notevole aumento di traffico che su questa linea va di giorno in giorno verificandosi, rende un tale provvedimento di somma urgenza, se pure vuolsi evitare il danno gravissimo che deriverebbe qualora, interrotta come al presente, l'antica linea dei Giovi, dovesse, per esuberanza di lavoro, venire limitato il carico delle merci nel porto di Genova.

><

Ferrovia Torino Genova.
(*Sull'interruzione del servizio per la vecchia linea dei Giovi*).

Siamo informati che le condizioni in cui vengono eseguiti i lavori di riparazione della linea Alessandria-Genova, fra Busalla e Ronco, a causa della frana della Galleria della Pieve, sono difficilissime

a cagione del continuo movimento franoso del terreno. È quindi a ritenersi che la interruzione della linea predetta non potrà essere tolta se non dopo il lavoro di un altro mese all'incirca.

><

Ferrovia Roma Segni.
(Fabbisogno di rotaie e materiale minuto per l'armamento del tronco Ciampino-Segni).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha rimesso al R. Ispettorato Generale delle ferrovie il fabbisogno delle rotaie e del materiale minuto occorrente per l'armamento del tronco da Ciampino a Segni, della ferrovia Roma-Segni.

La predetta Direzione ha pure sottoposto all'approvazione governativa i progetti delle stazioni situate lungo il tronco predetto, che sono le seguenti: Colonna-Monteporzio, Zagarolo, Palestrina e Valmontone.

Il predetto materiale d'armamento dovrà essere conforme a quello del primo tipo delle ferrovie complementari, con guide da m. 12 posate su 14 traversi, con una piastra speciale di giunzione e piastre intermedie su tutti i traversi, fissate con caviglie.

Il numero delle rotaie e dei ferri minuti considerati nel fabbisogno è il seguente:

Rotaie normali da m.	12.00	N. 12,100
» » »	11.94	» 1,130
» » »	9.00	» 200
» » »	6.00	» 120

Rotaie di lunghezza eccezionale:
forate alle due estremità, da m. 5.72, N. 20;
forate da una sola estremità: N. 20 da metri 4.35, N. 20 da m. 4.30, N. 20 da m. 3.54, N. 20 da m. 2.87;
non forate: N. 40 da m. 5.20, N. 40 da m. 4, N. 40 da m. 1.30 e N. 40 da m. 1.265;
Controguide piegate alle estremità, N. 8 da m. 4.50;

Stecche	N. 27,100
Chiavarde a becco	» 56,000
Piastre interne	» 162,000
Piastre di giunzione . . .	» 13,500
Caviglie d'acciaio	» 416,000
Arpioni	» 3,500

Il suindicato materiale dovrà essere consegnato per una metà alla stazione di Ciampino, e per l'altra metà alla stazione di Segni.

><

Ferrovia Lecco-Colico.
(Progettata fermata tra Mandello e Lierna).

Siamo informati che la Società delle Strade Ferrate Meridionali, avendo riconosciuto attendibili le ragioni esposte in una istanza del Comune di Olcio, tendente allo scopo di ottenere l'impianto di una fermata in servizio di quell'abitato, lungo la ferrovia da Lecco a Colico, ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto esecutivo per l'impianto della richiesta fermata che dovrebbe stabilirsi al chilometro 12.263, fra le stazioni di Mandello e di Lierna.

><

Per i segnali di partenza dei treni dell'Adriatica.

Sappiamo che la Società delle Strade Ferrate Meridionali ha rinnovato istanze al Ministro dei Lavori Pubblici affinchè siano emanati provvedimenti atti a togliere l'identità dei segnali di partenza dei suoi treni e di quelli di ferrovie secondarie o tramvie limitrofe onde evitare inconvenienti che potrebbero anche avere serie conseguenze.

><

Attivazione di doppio binario sulla Mediterranea.
(Sulla tratta Segni-Ceprano della linea Roma-Napoli).

Sulla tratta Segni-Ceprano della linea Roma-Napoli, a datare dal giorno 18 luglio corrente, sarà attivato il servizio a doppio binario, incominciando dal treno 232.

><

Cassa Pensioni della Mediterranea
(Validità dell'assicurazione temporanea personale inscritto dal 1° luglio 1880 al 30 giugno 1885, nonostante proroga opzione nuovo statuto al 31 dicembre 1890).

Sebbene sia stata prorogata a tutto il 31 dicembre corrente anno la scadenza del periodo d'opzione (1), di cui l'art. 43 del nuovo statuto per la Cassa Pensioni della Rete Mediterranea, pure l'*Assicurazione* (2) istituita per gli agenti inscritti alla Cassa Pensioni Alta Italia dopo il 1° luglio 1880 e fino al 30 giugno 1885 avrà egualmente corso colle modalità già prescritte; colla differenza che gli *Assicurati* non saranno sottoposti alla ritenuta dell'1 per cento che a cominciare dal gennaio 1891, mentre per i casi d'invalidità o di morte entro il semestre dal 1° luglio corrente a tutto il 31 dicembre prossimo, verrà agli *Assicurati* stessi accordato egualmente il trattamento normale previsto dallo statuto della Cassa Pensioni Alta Italia.

Il termine utile per la presentazione delle domande dirette ad ottenere di far parte dell'*Assicurazione* viene prorogato a tutto il 31 dicembre 1890.

><

Modificazioni orario linea Roma-Napoli.

La Società della Rete Mediterranea ha presentato al Governo proposte di sensibile miglioramento negli orari fra Roma e Napoli.

><

Ferrovia Ceva-Ormea.
(Apertura ed inaugurazione del tronco Priola-Garessio),

Confermando la notizia pubblicata nel precedente numero circa l'apertura del tronco Priola-Garessio nel giorno 15 corrente, annunziamo che il 20 successivo avrà luogo la festa d'inaugurazione. Un treno speciale partirà nel mattino da Torino, nel quale prenderanno posto buon numero d'invitati.

><

Ferrovia Cornia-Piombino.
(Per le espropriazioni).

Con Reale Decreto del 2 corrente mese venne respinto il ricorso fatto a S. M. dal signor conte Curzio Desideri contro il decreto col quale il Prefetto di Pisa rigettava in data 15 settembre 1889 i suoi reclami contro le pubblicazioni fatte del piano particolareggiato relativo alle espropriazioni occorrenti per la costruzione della ferrovia da Cornia a Piombino.

><

Ritorno al prezzo normale.

Veniamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, visto il risultato negativo dato dall'esperimento di ribasso del 45 0[0 pei biglietti di andata e ritorno fra Dolo e Venezia allo scopo di attrarre alla ferrovia almeno parte dei viaggiatori che si valevano della tramvia a vapore, ha disposto che i prezzi dei biglietti dei quali trattasi siano riportati al livello normale.

---

(1) Vedi « Informazioni » del n. 26, del 28 u. s. giugno, a pag. 413.
(2) Vedi « Informazioni » del n. 25, del 21 u. s. giugno, a pag. 395.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi una transizione concordata dall'Amministrazione governativa coll'Impresa Aletti Adone, relativa ai lavori di costruzione del tronco Bagnara-Palmi della ferrovia Reggio-Castrocucco.

Il Consiglio medesimo ha opinato che possa approvarsi il progetto d'appalto per la costruzione di un tronco della ferrovia Faenza-Firenze, compreso fra la stazione di Marradi e la progressiva 5100, inclusa la stazione di Fantino, il cui importo complessivo è presunto di L. 5,812,524.58, delle quali lire 5,303,449.48 per lavori e provviste comprese in appalto.

><

Tariffe.

Siamo informati che la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato generale delle Ferrovie, per approvazione, una proposta di concessione d'abbuono sui prezzi della tariffa normale a favore della Ditta Raggio e Ratto di Genova per i trasporti di mattoni di terra refrattaria da effettuarsi a vagone completo da Sant'Antonino a Pra ed a Sestri Ponente. La predetta Ditta si vincolerebbe ad un traffico minimo annuale di 1000 tonnellate.

><

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quella delle Ferrovie dell'Adriatico, ha proposto al Ministero dei Lavori Pubblici che, in attesa che venga risolta la questione di massima sull'interpretazione dell'articolo 39 del Capitolato di esercizio, venga prorogata di un altr'anno, in via di esperimento, la tariffa locale N. 204, P. V., riguardante i trasporti di vino comune e mosto a vagone completo.

><

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, a nome anche delle Società per l'esercizio delle reti Adriatica e Sicula, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici le seguenti pubblicazioni:

a) 3° supplemento alle tariffe pel servizio diretto italo-germanico;

b) 2° supplemento alla tariffa eccezionale pei trasporti di carboni minerali in servizio diretto italo-germanico;

c) 2° supplemento alla tariffa speciale comune pei trasporti a piccola velocità accelerata delle derrate alimentari a vagone completo, in servizio italo-svizzero-germanico-belga-olandese-inglese.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di consolidamento delle frane di S. Stefano lungo il tronco Caprigliola-Ghiareto della ferrovia Parma-Spezia;
2. Progetti definitivi di ferrovie economiche nel Biellese;
3. Progetto di opere d'arte speciali nella tratta Avellino-Montefalcione del tronco Avellino-Paternopoli della linea Avellino-Rocchetta Melfi;
4. Progetto delle opere d'arte speciali lungo il tronco da Polcevera a Mele della ferrovia Genova Ovada-Asti;
5. Progetto d'ampliamento della stazione di Portogruaro e riparto della spesa;
6. Progetto per la triennale fornitura del carbon fossile per l'esercizio delle macchine idrovore di Ostia, Isola Sacra e Maccarese (Roma);
7. Domanda Ferrando e Ceccherini per navigazione a vapore con piroscafi sull'Arno (Pisa);
8. Variante al progetto del tronco Adernò Catania nell'ultimo tratto presso l'abitato di Catania, nella ferrovia Circumetnea;
9. Progetto per la costruzione di un nuovo casello presso la stazione di Monteverde lungo la ferrovia Avellino-Rocchetta Melfi;
10. Impianto di un binario di servizio dalla linea Rocchetta-Gioia al fiume Ofanto per estrazione di ghiaia;
11. Progetto di consolidamento della trincea all'imbocco Canicatti della galleria seconda Spadafora lungo la linea Canicatti-Licata;
12. Progetto per l'ampliamento della stradella Pizzuto in dipendenza dell'incanalamento del torrente Saraceno al Km. 86.611 della linea Palermo-Porto Empedocle;
13. Ricorso della Deputazione provinciale di Udine per la revoca del Decreto emesso a favore del Comune di Latisana relativamente al contributo per la ferrovia Udine-Portogruaro.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Bologna-Verona. — *Per il tracciato da Isola della Scala a Verona.* — Riportiamo dalla *Gazzetta dell'Emilia* del 9 corrente:

« A Verona ha avuto luogo l'altro ieri una conferenza fra il comm. Borgnini, direttore generale della Rete Adriatica, il Sindaco ed alcuni assessori di quella città, circa la costruzione della stazione che fa capo alla omai interminabile linea ferroviaria Bologna-Verona.

« Fra altro i radunati si trovarono concordi nel concetto che per la prosecuzione della linea di Bologna da Isola della Scala a Verona debba patrocinarsi il tracciato più diretto.

« Si riconosce quindi sempre più la necessità di non accogliere le domande di quei Comuni che nel loro interesse ed a detrimento delle Provincie interessate, vogliono varianti nei tracciati; varianti che falserebbero addirittura il carattere della linea, la quale nell'interesse della difesa dello Stato e del commercio internazionale, dev'essere la più rapida comunicazione di Bologna col Brennero ».

Ferrovia Varese-Porto Ceresio. — *Studi della Commissione tecnica per un progetto definitivo.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato in questa stessa rubrica del n. 23 circa la nomina d'una Commissione tecnica per la compilazione di un progetto definitivo da servire di base alla costruzione della linea, ed indipendentemente dall'esito delle pratiche in corso per la dimanda di concessione da parte della Mediterranea da noi annunciata nelle « Informazioni » del n. 27, riassumiamo brevemente l'opera della Commissione tecnica nominata dal Comitato esecutivo della linea nella sua seduta del 28 scorso maggio.

La Commissione tecnica tenne la sua prima adunanza il 15 scorso giugno, recandosi a visitare le località che dovrebbero essere percorse dalla linea secondo i suoi diversi tracciati; si adunò una seconda volta il 20 stesso mese, prendendo ad esame i progetti redatti dalla Nord Milano e dall'ing. Bianchi ed alcuni parziali studi per conciliare i due tracciati; si adunò per la terza volta il 27 stesso mese per la compilazione della motivata relazione da presentarsi al Comitato esecutivo.

La Commissione tecnica teneva infine una quarta seduta il 3 corrente, avendo creduto opportuno i Commissari di occuparsi ancora una volta della grave quistione sollevata intorno all'ubicazione della stazione di Bisuschio e dei vari tracciamenti di conciliazione che si potevano escogitare in proposito.

Ed a tale scopo la Commissione recavasi nuovamente sulla faccia della località in questione, ed in seguito anche a questi ultimi rilievi trovava di persistere nel voto già da essa formulato e che venne sottoposto, unitamente alla sua relazione nella seduta del 4 corrente, al Comitato esecutivo.

— *Deliberazione del Comitato esecutivo sulle proposte della Commissione tecnica.* — Nella preaccennata seduta del 4 corrente, l'ing. Cantù, relatore della Commissione tecnica, diede lettura al Comitato esecutivo della relazione in cui diffusamente sono descritti i diversi progetti precedentemente compilati e spiegate le ragioni del voto che la Commissione sottopone al Comitato.

La relazione conchiude per l'adozione del progetto Bianchi da Varese ad Induno fino alla progressiva 3200, e del progetto Nord-Milano da questo punto fino a Porto-Ceresio, compresa la stazione di Piamo Inferiore, dichiarandosi tecnicamente inattuabile qualunque tracciato che, pur conservando la stazione di Piamo, s'accosti maggiormente all'abitato di Bisuschio.

Dopo un po' di discussione, nella quale fu deciso doversi distinguere affatto gli studi della Commissione tecnica da quelli della Commissione finanziaria (1) investita di attribuzioni ben diverse, il Comitato approvò le conclusioni della sua Commissione tecnica.

— *Deliberazione del Comitato esecutivo in rapporto alla domanda di concessione della Mediterranea.* — Esaurito l'argomento di cui abbiamo detto precedentemente, s'iniziò assai vigorosa e durò lungamente dibattuta la discussione sul contegno che il Comitato esecutivo deve tenere di fronte alla dimanda di concessione improvvisamente presentata al Governo dalla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo.

Alla discussione si pose fine con deliberazione, a voti unanimi, di incaricare il Comitato di presentare al più presto la domanda di concessione, salvo venire in seguito, se ne sarà il caso, ad accordi colla Mediterranea.

In seguito a questo voto del Comitato, venne convocata la Commissione finanziaria (1) per la compilazione del progetto finanziario da allegare all'istanza di concessione governativa.

Ferrovia Lugo - Fusignano - Alfonsine. — *Progetto modificato.* — La Deputazione provinciale di Ravenna ha ripresentato al Ministro dei Lavori Pubblici il progetto della linea modificata secondo le prescrizioni ministeriali e corredato delle deliberazioni dei Consigli comunali di Lugo, Alfonsine e Fusignano e di quelle della Deputazione provinciale stessa circa gl'impegni assunti nei rispettivi bilanci per far fronte alla spesa di costruzione e d'esercizio della linea.

Con tali modificazioni, a senso della risposta data dal Ministro a precedente istanza della Deputazione provinciale, non pare possa insorgere alcuna obbiezione alla chiesta concessione della costruzione e dell'esercizio ed al concorso governativo di L. 2000 a chilometro per anni 50.

La linea ha la lunghezza di m. 18,550, ed il suo costo complessivo, compreso il materiale mobile, e tenuto conto delle modificazioni apportate al progetto, è preventivato di L. 1,244,800; nella sua esecuzione saranno adottate le modalità del 3° tipo economico delle ferrovie complementari a scartamento ordinario.

Circa speciali notizie sul progetto e domanda di concessione della linea, rimandiamo i nostri lettori a quanto abbiamo pubblicato in questa stessa rubrica del n. 50, del 14 dicembre 1889, contenente inoltre i richiami a precedenti informazioni e notizie.

Ferrovia Mori-Arco-Riva. — *Concessione governativa.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nel n. 48 del 30 novembre 1889, aggiungiamo che il Governo austriaco ha accordato al signor Rodolfo Stummer la concessione della linea che partendo da Mori, stazione della ferrovia Verona-Ala, passerebbe per Arco, stazione invernale, e farebbe capo a Riva sul lago di Garda.

Le spese di costruzione sono preventivate in L. 3,500,000; la sede della Società concessionaria è a Bolzano.

Tramvie a vapore interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona. — *Risultati comparati degli esercizi 1888-89 e 1889-90.* — Riassumiamo qualche dato statistico comparato dei prodotti e delle spese nei due ultimi esercizi 1888-89 e 1889-90:

Prodotti		1888-89	1889-90
Viaggiatori.	L.	855,585	855,595
Merci	»	370,039	360,887
Diversi	»	5,989	6,963
Interessi, commissioni, ecc. .	»	6,781	4,834
Totali	L.	1,238,394	1,228,279

Spese		1888-89	1889-90
Esercizio e spese generali. .	L.	769,008	798,406
Oneri sociali	»	228,690	228,070
Fondo di rinnovazione . . .	»	30,000	30,000
Diverse ed impreviste . . .	»	2,669	5,585
Totali	L.	1,030,367	1,062,061

Per l'esercizio 1888-89 fu distribuito un dividendo di L. 6; per quello del 1889-90, tenuto conto del saldo riportato dall'esercizio precedente, il dividendo è di L. 5 per azione.

La diminuzione del traffico nell'esercizio 1889-90 fu imputato alle condizioni generali economiche dell'Italia.

Per la statistica comparata dei prodotti negli esercizi 1886-87, 1887-88 e 1888-89, vedi n. 32 del 10 agosto 1889.

Tramvia elettrica Roma-Ponte Molle. — *Inaugurazione.* — Domenica, 6 corrente, ebbe luogo l'inaugurazione della tramvia elettrica da Roma (Piazza del Popolo) a Ponte Molle, della quale abbiamo già fatto parola sin dal numero 44 del 2 novembre 1889, e successivamente nei numeri 4 e 5 del corrente anno.

Circa le ore 6 p., S. M. il Re si è recato alla stazione-officina della tramvia elettrica onde inaugurare in forma privatissima la nuova linea, di cui percorse un tratto nella carrozza a trazione elettrica, dopo aver visitato l'impianto dell'officina centrale.

Alle 9 pom. seguì poi l'inaugurazione pubblica e solenne, e le carrozze mosse dall'elettricità percorsero tutto il viale Flaminio in mezzo ad un fitto popolo che colla più allegra meraviglia applaudì a questo nuovo portato della scienza fisica.

Alle 10 1[2 un lauto banchetto al *restaurant* Cornelio, antico Morteo, a cui presero parte moltissimi invitati e la stampa cittadina, chiuse allegramente la festa.

Il servizio regolare della tramvia incomincierà fra tre o quattro giorni e con una sola carrozza, senza però intralciare affatto il servizio a cavalli.

— *Impianto della linea, motori, macchinario e carrozze.* — È questa la prima applicazione, che si fa sul continente europeo, del sistema detto a serie, col quale è impiantata la trazione elettrica.

L'officina centrale della linea è posta, a circa due chilometri dalla Porta del Popolo, nella scuderia della Società degli Omnibus e tramways. Quivi, sotto un grande capannone è impiantata una grande caldaia orizzontale della forza nominale di 65 cavalli-vapore.

Questa caldaia alimenta due macchine orizzontali autonome, le quali trasmettono il movimento a due enormi dinamo-elettriche. La forza, generata dalle due dinamo, viene trasmessa ad un piccolo convoglio composto di tre vagoni, a mezzo di quattro fili portati da appositi sostegni, che si trovano distesi lungo tutta la linea.

Il primo vagone, armato d'un apparecchio moltiplicatore ed accumulatore dell'elettricità, che comunica il moto alle ruote, funziona da locomotiva in ciascuna serie di carrozze,

(1) Vedi « Notizie ferroviarie italiane » del n. 23.

essendo posto in opportuna comunicazione col filo elettrico, che scorre in alto, a circa 5 metri dal suolo.

Questo nuovissimo sistema può essere applicato tanto alle tramvie qnanto alle ferrovie. Con esso si può far uso dei carri ordinari. Il motore infatti è sostenuto da una intelaiatura sottostante alla sala del carro ed agisce sugli assi del carro stesso mediante un congegno ad ingranaggio, il cui funzionamento viene regolato da due leve sistemate sulle due piattaforme del carro, che può muoversi con facilità in ogni direzione.

La forza elettro-motrice con tale sistema varia in ragione diretta del numero dei carri o secondo la misura che ne occorre ad ogni istante, ma la quantità della corrente si mantiene costante e la percentuale della sua perdita lungo la linea, rispetto al quantitativo della forza trasmessa, diminuisce a misura che il numero dei carri aumenta. Essa transita successivamente per tutti i carri che si trovano lungo la linea, applicando loro la stessa quantità di forza motrice, cosicchè la spesa d'esercizio è meno della metà di quella richiesta dalla trazione a cavalli.

Tutto il macchinario, cioè caldaia, motori, elettro-dinamiche, vagoni di trazione ed accessori, sono stati forniti da rinomate Case inglesi che hanno la specialità del genere.

Tramvie di Genova. — *Concessioni di servizi tramviari approvati dal Consiglio comunale.* — Il Consiglio comunale, nella seduta del 7 corrente, ha approvate in prima lettura le seguenti proposte della Giunta Municipale, presentate con deliberazione del 26 u. s. giugno, circa alle concessioni di servizi tramviari:

1. Di prorogare d'anni 42 la concessione fatta alla Compagnia generale francese li 13 gennaio 1877 e di portare ad eguale scadenza quella per il servizio di vetture-omnibus della quale divenne cessionaria dalla Società ligure di trasporti e di darle la concessione della linea celere in galleria a trazione telodinamica da piazza Principe a Rivarolo per la durata di 90 anni e alle condizioni di massima accennate nella recente Relazione ed a quelle già stabilite dal Consiglio comunale per consimili ed analoghi servizi;

2. Di concedere alla costituenda Società Anonima dei tramways orientali promossa e rappresentata dai signori Antonio Bigio, Federico Brown, Lorenzo Bruzzo, Giovanni Giacomo Croce, E. Piaggio, l'impianto e l'esercizio del servizio tramviario nella parte orientale della città alle condizioni di massima, di cui nella presente Relazione, ed a quelle già stabilite dal Consiglio per consimili ed analoghi servizi;

3. Di chiedere la dichiarazione di pubblica utilità per tutte le opere relative all'impianto ed esercizio delle linee contemplate in dette concessioni, a termini di legge, nonchè tutte le autorizzazioni che fossero necessarie da parte dell'Autorità Governativa;

4. Di conferire alla Giunta ed al Sindaco ogni ampia facoltà necessaria per conchiudere e stipulare gli atti di concessione colle Società predette e per dare legale e completo eseguimento alla deliberazione.

Annunciasi, intanto, che, avendo il Prefetto concessa la necessaria autorizzazione per abbreviazione dei termini, il Consiglio Comunale si adunerà nuovamente in seduta pubblica lunedì 14 corrente, onde procedere alla votazione, in seconda lettura, delle precedenti proposte della Giunta intorno a concessioni di servizio tramviario.

Per concessione di altre tramvie a trazione funicolare ed a trazione elettrica vedasi il n. 25 in questa stessa rubrica.

Funicolare di Regoledo. — *Prossima apertura.* — Annunciasi che i lavori della funicolare dalla stazione di Regoledo, sulla linea Lecco-Como, allo stabilimento idroterapico, della quale abbiamo già fatto parola al n. 21, procedono alacremente e sono a buon punto. Quanto prima sperasi far luogo all'inaugurazione ed all'apertura all'esercizio.

Tramvia a vapore Genova-Bolzaneto-Pontedecimo. — *Prossima apertura del tronco Bolzaneto-Pontedecimo.* — Annunciasi che per la fine del corrente mese la Società delle Tramvie di Genova (Compagnia Generale Francese dei Tramways) aprirà all'esercizio il tronco tra Bolzaneto e Pontedecimo, compiendo così il servizio sull'intera linea, di cui, nel n. 8 del 25 febbraio 1889, abbiamo annunciato la concessione da parte della Deputazione provinciale di Genova in sua seduta del 21 stesso mese 1889.

Tramvia a vapore Carate-Monza. — *Prossimo incominciamento dei lavori.* — Avendo il Consiglio comunale di Carate Brianza approvata la spesa di 20,000 lire per l'allargamento di due vie, per le quali deve passare la nuova tramvia, la Società inglese assuntrice della medesima porrà mano quanto prima ai lavori di costruzione della linea tramviaria Carate-Monza, del cui progetto ci occupammo altra volta.

Tramvia elettrica a Milano. — *Lungo il Naviglio interno.* — Un industriale di Milano ha presentato alla Giunta la domanda della concessione per una tramvia a trazione elettrica lungo il percorso del Naviglio interno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Per il doppio binario Pino-Immensee.* — Annunziasi che la Svizzera acconsentì ad impiegare i 5 milioni avanzati sulla costruzione della ferrovia del Gottardo, nel raddoppiare la linea Pino-Immensee. I lavori incominceranno nel 1893.

Ferrovie Francesi. — *Apertura del tronco Draguignan-Montauroux della linea Draguignan-Grasse.* — Il Ministro dei Lavori Pubblici di Francia ha autorizzata la Compagnia delle Ferrovie del Sud di Francia ad aprire all'esercizio dal 1° corrente luglio il tronco Draguignan-Montauroux della linea Draguignan-Grasse.

Questo tronco misura una lunghezza di metri 45,256.90 e comprende, oltre le due estreme, le seguenti stazioni: Figanières, Callas, Bargemon, Clavier, Seillans, Fayence e Callian.

Ricordiamo che di questa ferrovia abbiamo parlato nel n. 12 del corrente anno; per la linea da Digne a Nizza, vedi n. 51 del 21 dicembre 1889 e rispettiva nota di precedenti richiami.

Ferrovie Svizzere. — *Apertura del primo tronco della ferrovia Wisp-Zermatt.* — Il Consiglio Federale, nella seduta del 2 corrente, ha accordato con alcune riserve l'apertura dell'esercizio del primo tronco (Wisp-Halden) della ferrovia Wisp-Zermatt col 3 luglio.

Di questa ferrovia abbiamo dato notizie nei numeri 6, 42, 46 e 48 del 1889 e 13 del corrente anno.

Ferrovie Belghe. — *Dati statistici al 1° gennaio 1890.* — Le ferrovie belghe al 1° gennaio 1890 misuravano Km. 4447, ed impiegavano per il loro esercizio 49,346 persone.

Alle ferrovie di Stato, lunghe complessivamente 3202 chilometri, erano adibiti 6189 impiegati, 1223 inservienti e 31,362 operai.

Delle ferrovie private, in numero di 13, la più importante è quella *Centrale*, lunga 495 chilometri, che impiega 4233 persone.

Ferrovie Argentine. — *Ratifica della vendita delle ferrovie della provincia di Buenos-Ayres.* — Facendo seguito alle notizie date nel n. 24, aggiungiamo che la Legislatura provinciale ha ratificato il contratto di vendita delle ferrovie della provincia di Buenos-Ayres alla « Buenos-Ayres Western Railway Company limited ».

Per tal modo tutta la rete ferroviaria argentina trovasi ora in possesso di Società inglesi, eccetto una sola linea, appartenente ad una Banca francese.

Ferrovie nel Nord Africano. — *Progetti per la ferrovia attraverso il Sahara.* — Si parla molto in questo momento della ferrovia transsahariana. L'idea non è nuova — e di essa ha trattato, a suo tempo, il *Monitore* — ma

l'ha ridestata lo studio che vi hanno consacrato il generale Philebert ed il signor Giorgio Rolland, ingegnere delle miniere. Il signor Paul Leroy-Beaulieau, presentando questo studio all'Accademia delle scienze morali e politiche, a Parigi, narrò la genesi di questa idea grandiosa. Non si potrebbe precisare l'epoca a cui essa risale, ma fu nel 1878 che la si vide risorgere in un'opera completa del signor Duponchel ingegnere dei lavori pubblici. In appoggio della sua idea, il Duponchel poneva innanzi, da una parte, il felice compimento della ferrovia transcontinentale americana, da Nuova-York a San Francisco, e dall'altra i lavori di Barth. Questo celebre viaggiatore tedesco, sussidiato dall'Inghilterra, visitò il Sudan dal 1851 al 1855 e constatò che la contrada fra il Niger e il Tshad è non solo molto coltivata, ma conta delle città da 60,000 a 100,000 abitanti, quali Sokoto, Kano, Konka, ecc. L'Africa aveva allora meno pretendenti.

Il Philebert e il Rolland ne ripresero l'idea in uno studio nuovo e preciso. Da qualche anno, delle esperienze dimostrarono che la costruzione di ferrovie in pieno deserto è un'opera relativamente facile. Due recenti e grandi imprese lo provano: la ferrovia transcaspiana, dovuta alla iniziativa del generale D'Annenkoff, e che sta per trasformare l'Asia politicamente e commercialmente; poi la Transcontinentale canadese, il cui successo è grandissimo, anche dal punto di vista finanziario.

Il Leroy-Beaulieu esaminò il tracciato e il costo della ferrovia transsahariana. Tre tracciati sono in concorrenza; l'uno per la provincia d'Orano, l'altro per la provincia d'Algeri, il terzo per quella di Costantina. Il primo ha due inconvenienti, d'essere troppo vicino al Marocco e di attraversare degli altipiani privi di traffico. Il secondo, per la provincia d'Algeri, non è meglio accarezzato. Il terzo, che passa attraverso la Tunisia ed è più vicino al lago Tchad, è il preferito. Quanto alla spesa di costruzione, le ferrovie sono fatte nel deserto con poco costo.

L'idea del Philebert e del Rolland è appoggiata dal cardinale Lavigerie e da viaggiatori e persone competenti.

Notizie Diverse

Commissione permanente per la direzione dei servizi del porto di Genova. — *Adunanza straordinaria del 9 corrente.* — Venne ripresa la discussione che non potè essere ultimata nell'antecedente seduta, sulla questione circa l'affitto fatto dall'impresa Cesaroni alla Ditta *Librach Cantor*, rappresentante della casa Nobel di Pietroburgo, dei cisternoni e magazzini pel deposito del petrolio alla Lanterna (1).

Lunga fu la discussione, alla quale presero parte tutti i membri della Commissione ed il regio avvocato erariale che era stato pregato d'intervenire per esporre il suo voto circa la parte giuridica della quistione. Finalmente la Commissione a maggioranza dei voti, deliberò di dar parere nel senso che il contratto del 23 settembre 1889 fra il signor Cesaroni e la ditta Nobel sia illegale perchè stipulato senza l'approvazione del Governo e perchè contrario allo spirito e alla lettera della convenzione del 26 settembre 1883 fra il Governo ed il Municipio, con la quale si era voluto dare vita ad uno stabilimento a vantaggio di tutti i commercianti in petrolio, mentre col contratto in esame si era avvantaggiata la sola ditta contraente. Dopo ciò la Commissione venendo a trattare delle modificazioni da introdursi nella precitata convenzione del 26 settembre 1883, rese necessarie dai nuovi sistemi di trasporto e di deposito e conservazione del petrolio, espresse avviso che tra le altre modificazioni debba esservi quella di ammettere l'affitto ad un solo commerciante e ditta, di alcuni cisternoni e magazzini, purchè la parte così affittata non superi la metà dei cisternoni e magazzini, dovendo l'altra metà rimanere a disposizione di tutto il commercio.

(1) Vedi stessa rubrica del precedente n. 27.

Sempre sullo stesso tema, la Commissione approvò con qualche emendamento un progetto per l'ampliamento dei magazzini del petrolio e per l'aumento dei cisternoni e rinviò alla prossima seduta l'approvazione delle tariffe per l'esercizio di questo stabilimento del petrolio nel porto.

Sulla scelta dell'area da destinarsi a deposito degli esplodenti, la Commissione deliberò che dato che nel porto debba essere un deposito di esplodenti, questo venga collocato al punto di congiungimento del Molo Nuovo col Molo Duca di Galliera, presso l'edifizio quarantenario.

Si occupò inoltre d'un reclamo relativo all'orario per l'imbarco e lo sbarco degli esplodenti e, dopo qualche discussione, deliberò di non alterare il sistema fin qui tenuto e riconosciuto il solo conveniente, ammettendo peraltro che le operazioni possano cominciare alle 9 anzichè alle 7 antimeridiane.

Fu in seguito approvato il progetto del Genio Marittimo per la costruzione di nuove vasche o truogoli nel porto, specialmente addetti al facchinaggio del carbone.

Quindi furono approvate le tariffe proposte dalla Camera di Commercio per lo sbarco dei carichi misti e fu del pari approvato l'impianto di un motore di rifluimento nell'officina idraulica.

Infine la Commissione occupandosi di una domanda della Camera di Commercio per la proibizione del guardianaggio privato sulle calate nelle ore notturne, considerando che con la concessione fatta alla Camera di Commercio dell'esercizio delle calate, ecc., le si è data la responsabilità della merce ivi depositata, e che appunto in vista di tale responsabilità la Camera di Commercio ha istituito un Corpo di Guardia, deliberò che sia da inibirsi il guardianaggio privato.

I mezzi di comunicazione in Francia. — *Confronto negli anni 1837 e 1887.* — Da documenti ufficiali francesi riassumiamo lo stato comparato dei mezzi di comunicazione esistenti in Francia negli anni 1837 e 1887, cioè ad una distanza di mezzo secolo tra le due epoche di cui ci occupiamo.

Mezzi di comunicazione	Lunghezze totali in chilometri 1837	1887
Strade nazionali	30,570	37,700
Strade dipartimentali	27,442	28,216
Fiumi	8,255	11,860
Canali	3,700	4,845
Ferrovie di interesse generale .	271	31,240
Ferrovie di interesse locale . .	—	1,870
Tramways	—	700
Totale generale . . .	70,238	116,431

Omnibus di Parigi. — *Dalla relazione sull'esercizio 1889.* — Bisogna tosto ricordare che l'esercizio 1889 fu quello dell'anno dell'Esposizione universale.

Dallo studio complessivo dei servizi della Società — cioè prodotti e spese delle vetture-omnibus, delle tramvie, delle ferrovie (concessione Loubat), e proventi diversi — si ricava:

Prodotti brutti: nel 1889, fr. 43,943,916 contro 39,186,334 nel 1888; Spese: nel 1889, fr. 38,781,641 contro 35,122,997 nel 1888; Beneficio netto: nel 1889, fr. 5,162,275 contro 4,063,337 nel 1888; Dividendo fr. 65 nel 1889 contro 55 nel 1888.

Percorso medio degli omnibus per giorno: nel 1889, chilometri 88.5 contro 88.4 nel 1888; Effettivo medio dei cavalli: nel 1889, numero 9,257 contro 8,543 nel 1888; Lavoro dei cavalli: nel 1889, chilometri 16.1 contro 16.6 nel 1888; cavalli per giorno-omnibus: nel 1889, 15.23 0/0 contro 14.94 per cento nel 1888.

Viaggiatori: nel 1889, numero 121,000,000 contro 106 milioni nel 1888; Prodotto medio d'ogni viaggiatore: nel 1889, fr. 0.19 contro 0.18 nel 1888; Prodotto medio per chilom.: nel 1889: fr. 1.16 contro 1.08 nel 1888 per giorno omnibus.

La linea che ha dato un maggior introito è quella dalla Maddalena alla Bastiglia, cioè un prodotto chilometrico di fr. 1.92 per giorno-omnibus nel 1889 contro 1.79 nel 1888.

Un profondissimo pozzo. — I giornali francesi l'hanno chiamato *una torre Eiffel sotterranea.*

A scopo scientifico si è venuto in progetto a Londra di scavare un pozzo, più profondo di quanti altri vi sieno.

Vi sarebbero ammessi i visitatori; ed al livello dei diversi giacimenti geologici vi si impianterebbero vetrine contenenti i campioni dei rispettivi fossili e delle roccie caratteristiche di ciascun giacimento con note e tabelle illustrative.

Tratterebbesi insomma d'abbassarsi sotterra quanto sovra essa elevansi le costrutte o progettate torri di 300, di 400 e di 500 metri.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 33,507.36 per rifacimento in acciaio con rotaie di m. 12 di lunghezza, modello meridionale, dell'armamento del tratto compreso fra i chilometri 742.229 e 747.233 della linea da Bologna ad Otranto;

L. 26,500 per prolungamento del binario d'incrocio nella galleria dei Balduini lungo la linea Orte-Foligno Falconara;

L. 24,000 per consolidamento del rilevato ferroviario fra i chilometri 18.403 e 18.720 della linea Parma-Brescia-Iseo;

L. 8,300 per costruzione di un manufatto della luce di m. 4 al chilometro 31.740 della linea Treviso-Motta;

L. 2.000 per sistemazione dei repellenti in legname costruiti a difesa della ferrovia Belluno-Treviso, contro il Piave, fra i chilometri 42.500 e 42.600;

L. 1140.68 per applicazione della condotta per freno a vuoto a sei carrozze di 2ª classe da adibirsi al servizio postale nei treni diretti;

L. 944.40 per rifacimento in acciaio di un deviatoio in opera nelle officine di Firenze Porta al Prato;

L. 900 per lavori di sistemazione della falda a monte della ferrovia Bologna-Otranto al chilom. 374.100.

Rete Mediterranea. — Fabbisogno * di rotaie e materiale minuto per l'armamento del tronco Ciampino-Segni della ferrovia Roma-Segni.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 14,800 per costruzione di un muro di rivestimento e di altro parasassi alla costa Capo Zeffiro fra le stazioni di Biancouovo e Brancaleone;

L. 22,000 per ricostruzione del ponte Terzo di Decimo al chilometro 303.949.15 della linea Cecina-Volterra.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Ricevonsi offerte a trattativa privata per la fornitura di traverse di quercia-rovere da m. 2.30 × 0.22 × 0.13 per armamento nuove linee (Vedi pagine *Annunzi*).

Gara per riparazioni al ponte sul torrente Aravenna alla progressiva 81.704.15 della linea Genova-Ventimiglia. Importo L. 28,400. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 15 andante.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pesaro ed Urbino. — 28 agosto p. v., alle ore 10 ant. — Appalto * ad unico incanto per la costruzione del tronco Acqualagna-Urbino della ferrovia Fabriano-Sant'Arcangelo. Importo L. 8,100,000. Cauzione provvisoria L. 270,000; definitiva lire 455,000. Lavori compiuti in mesi 48.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Ditta Romano Vincenzo di Rossano, l'appalto pei lavori di consolidamento della frana al km. 81 della linea Taranto-Reggio, col ribasso del 24.06 per 0|0.

Ministero dei Lavori Pubblici. — Appalto ferri minuti per l'armamento di tronchi delle linee Noto-Licata, Scordia-Caltagirone, Reggio-Castrocucco e Sicignano-Castrocucco (Vedi « Informazioni » del n. 25): I° lotto, col ribasso del 3.10 0|0, a Raggio; II° lotto. col ribasso del 2 0|0 a G. Pozzi di Milano.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 11 corr.). — Edgar Williams di Newport, per fornitura di tonn. 50,000 di carbone grosso inglese;

E. Valenzano di Torino, per fornitura di quintali 10,000 di carbone coke inglese per officine;

Davidde Rossi e Figlio di Torino, per fornitura di Kg. 140,000 d'olio d'oliva;

Tagliaferro Luigi di Nizza Monferratto, per costruzione dei fabbricati e manufatti cadenti nel lotto 8° della tratta Acqui-Nizza;

Montemurro Pietro di Potenza, per appalto lavori di sistemazione della falda in frana fra le stazioni di Baragiano e Picerno;

Casati Beniamino e C. di Bernareggio, per fornitura in opera dei serramenti occorrenti pei fabbricati delle stazioni e case di guardia comprese nella linea Cuneo-Saluzzo;

Ditta stessa per fornitura in opera dei serramenti occorrenti pei fabbricati delle stazioni e case di guardia della tratta Ciampino-Segni;

Fratelli Cacace di Taranto, per fornitura di Kg. 60,000 d'olio d'oliva.

Magnoni Guido di Visone per costruzione della 4ª tratta del tronco Ovada-Asti;

E. Perinetti di Torino per fornitura di 6,700 quintali di carbone coke gaz per riscaldamento;

De Quattro Vincenzo di Napoli per fornitura di 30,000 traversi di legno quercia rovere;

G. B. Rebaudengo di Monchiero Dogliani per esecuzione servizio trasporti a domicilio a Monchiero Dogliani;

Antonini Giacomo di Milano per fornitura di quintali 6,000 di legna da ardere;

Mina Francesco di Seregno per ricostruzione di due manufatti tra Seregno e Camnago;

A. Raggio e Ratto di Genova per fornitura di kg. 50,000 di acciaio per molle da locomotive e veicoli;

Antonio Pauchetti di Firenze per fornitura di 3000 traversi di legno quercia rovere.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Città di Genova (16 luglio, ore 12 merid., fatali). — Appalto per la demolizione dei fronti bassi e sistemazione della spianata del Bisagno. Importo ridotto L. 283,096.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Sondrio (18 luglio, ore 10 ant.). — Appalto, a schede, per la ricostruzione del tratto superiore della 1ª galleria muraria del diroccamento sullo Stelvio, lungo metri 127.82, fra le progressive 9.400 e 9.600, del tronco da Bormio a Giogo della S. N. n. 18 dello Stelvio. Lavori compiuti in 500 giorni. Importo L. 101,000. Cauz. provv. L. 7000. Cauz. def. il decimo. Fatali a 15 giorni.

Provincia di Novara (19 luglio, ore 11 ant., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione di un ponte in ferro a travata rettilinea con piedritti in muratura e dei relativi accessi per l'attraversamento del fiume Sesia tra Carpignano e Ghislarengo. Importo ridotto L. 759.520 (V. n. 23).

Comune di Labico (22 luglio, definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione della fontana, dell'abbeveratoio e del lavatoio. Importo ridotto L. 7543.12 (V. n. 24 e 26).

R. Prefettura di Treviso (23 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione a destra di Livenza dal passo di Meduna al Bosco del Vanzo. Importo L. 43,800. Cauz. provv. L. 2500. Cauz. def. il decimo. Lavori compiuti in 120 giorni.

— (23 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di difesa a sinistra di Livenza lungo la riviera di S. Stino ed a destra al froldo della Chiesa. Importo L. 42,747. Cauz. provv. L. 2250. Cauz. def. il decimo. Lavori compiuti in giorni 60.

Comune di Fiorenzuola d'Arda (24 luglio, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione di due edifici scolastici. Importo L. 97,881.51. Cauz. provv. L. 2500. Cauz. def. il decimo (V. n. 25).

Municipio di Treviso (24 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione della strada di circonvallazione esterna da Porta Cavour al piazzale della Stazione ed opere d'arte relative, compreso un ponte provvisorio in legname attraverso il fiume Sile e meno la travata metallica del ponte stabile. Imp. L.75,343.33. Cauzione provv. L. 1500. Cauzione def. L. 7000. Lavori compiuti in dieci mesi.

Municipio di Ferrara (24 luglio, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione della Barriera all'estremità del corso Porta Po e del viale Cavour. Importo L. 80,694.72. Cauzione provv. L. 2000.

Comune di Genga (Ancona) (24 luglio, ore 11 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto per la costruzione della strada comunale obbligatoria per Tinquelli, ecc. Importo L. 51,234.56. Cauz. provv. L. 2500. Cauz. def. L. 5000. Fatali 30 luglio, ore 12 merid. (V. n. 24).

Comune di Farnese (Viterbo) (27 luglio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione della S. C. O. Tosco-Castrense, dal confine di Pitigliano alla strada Ischia-Farnese, (m. 7,543.36). Importo L. 100,838.54. Cauz. provv. L. 1000. Cauz. def. L. 5000. Fatali 13 agosto p. v., ore 12 merid.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Aquila (28 luglio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 4° tronco della strada provinciale di 2ª serie n. 48 da S. Lucia nel Cicolano per la Valle del Salto a Rieti, e diramazione da S. Lucia per i Prati di Castiglione, la Sella di Acquafredda Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo, alla Nazionale Aquila-Teramo, compreso fra il fosso di Offeio e S. Martino (metri 5,016.44). Importo ridotto L. 117,984.75 (V. n. 22 e 25).

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Genova (30 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una tettoia metallica con chiusure avvolgibili e relative opere murarie sul ponte da sbarco del Passo Nuovo nel porto di Genova. Importo L. 174,000. Cauzione provv. L. 6000. Cauz. def. il decimo. Lavori compiuti in mesi otto.

Svizzera. — *Locarno*. — *Il Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni* mette a concorso: 1° i lavori da tagliapietre, occorribili per il nuovo fabbricato della Scuola Normale femminile in Locarno, preventivati in fr. 3500; deposito fr. 500; 2° i lavori per la costruzione dell'ultimo tronco di strada circolare di Mergoscia, dai Molini alla Chiesa parrocchiale, peritati in fr. 25,625; deposito fr. 2,600. Offerte al Consiglio di Stato per le ore 11 ant. del 23 corrente.

— *Ambrì* (15 luglio, ore 12 merid.). — Appalto dei lavori della condotta d'acqua potabile per i paesi d'Ambrì Sopra e Sotto. Percorso dei tubi metri 1800. Offerte al *Comitato per la condotta d'acqua dei due Ambrì*.

Francia. — *Municipio di Albertville* (Savoia) (26 luglio, ore 2 pom.). — Costruzione delle opere nell'altipiano del Truc e di un *blockhaus*.

— *Municipio di Tolone* (23 luglio). — Smantellamento del banco roccioso e compimento dei *quais* di Missiessy. Importo fr. 968,200. Cauzione fr. 30,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direz. Costruz. Navali — Spezia — (24 luglio, ore 12 meridiane, unica e definitiva). — Fornitura di **Recipienti** d'acciaio per olio, di forma cilindrica, della capacità di litri 10,000 e di peso di chilogrammi 2600 cadauno. Importo L. 6240. Cauzione L. 625.

R. Fonderia — Genova — (26 luglio, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **Rame** in verghe; della lettera H. chilogrammi 10,000 e della lettera I kg. 5000. Importo L. 31,500. Cauzione L. 3150. Consegna giorni 60.

Direz. delle Costruzioni Navali — Napoli — (26 luglio, ore 10 ant,. unica e definitiva). — Fornitura di N. 800 coppie di **maschi d'acciaio**. Importo L. 2800. Cauzione L. 280. Consegna in 4 mesi.

Direz. delle Costruzioni Navali — Spezia — (28 luglio, ore 12 meridiane, unica e definitiva). — Fornitura di **Rame** in filo, fogli, lastre, e verghe. Importo L. 39,064. Cauzione L. 3900.

Direz. delle Costruzioni Navali — Napoli — (28 luglio, ore 10 ant., unica e definitiva). — Fornitura di **Ottone** in filo, fogli, lastre ed in verghe. Importo L. 14,686. Cauzione L. 1470.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Carmine De Luca e figli, Napoli: piastre traforate di ferraccio, L. 17,116;

Steel Company of Scotland, Glasgow; acciaio in verghe a T, L. 4300;

Beretta Sciaccaluga, Venezia: cotone filato in ritagli, L. 900;
Sebastiano Ugo Fabbri, Spezia: scope diverse, L. 1263.94:
De Luise Giovanni, Napoli: materie grasse, L. 35,056.72;
Société de la Vieille Montagne, Chênée: zinco, L. 50,000;
Felice Corsi, Lecco: olio di lino, L. 10,636.92;
Nicolò Odero fu Alessandro, Sestri Ponente: eliche e pali d'eliche per torpediniere, L. 36,733.52;
Fratelli Cacace, Napoli: olio di 1ª qualità, L. 28,383.88;
C. e T. T. Pattison, Napoli: 4 barche a vapore, L. 84,024.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione in opera di 2 gazometri per Capua per conto del Ministero della Guerra.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Luglio 5	Luglio 12
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 730	699.50
» » Mediterranee	» 578	577
» » Sicule	» 576	580
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 365.50	365
» » Gottardo	» 855	820
Buoni Ferrovie Meridionali	» 542	527.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 294	294
» » Novara-Seregno	» 207 50	207.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 318	318
» » » 2ª emiss.	» 305.50	305.50
» » Centrale Toscana	» 520	510
» » Meridionali	» 314.25	314.25
» » Sarde, serie *A*	» 308.50	309
» » » serie *B*	» 312	306
» » » 1879	» 307	307
» » Pontebba	» 465	456
» » Nord-Milano	» 264.50	257.50
» » Meridionali Austriache	» 335.50	330
» » Gottardo 4 %	» 101.25	102.25

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

27 luglio — **Società delle Guidovie Centrali Venete**. — Assemblea generale ordinaria per le ore 10 ant. nella sede sociale in Padova.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società per la Bonifica dei Terreni Ferraresi. — Elenco delle obbligazioni estratte e rimborsabili, dalla Banca di Torino, in L. 500 del 1° ottobre p. v.

87, 119, 137, 471, 504, 587, 766, 935, 1049, 1052, 1485, 1681, 1806, 1969, 2308, 2607, 2716, 2932, 2977, 3088, 3284, 4117, 4411, 4444, 4943, 4967, 5022, 5150, 5211, 5218, 5725, 5829, 5925, 6167, 6244, 6489, 6656, 7177, 7338, 7360, 7649, 7697, 7710, 7801.

INDUSTRIE ESTRATTIVE e METALLURGIA

Carboni.

Belgio. — Vi è aspettazione se il mercato dei carboni belgi possa avvivarsi, come si sperava, dell'esportazione in Francia dei mezzi grassi e delle qualità speciali p. s i *flénus*. Intanto si considera come i fini di macchina *flénu* mantengansi ancora a 18 e 19 fr., mentre i prodotti germanici di qualità similare sono offerti da 8 a 9 M. ossia da fr. 10 a 11.25, con 5 o 6 fr. di spesa di trasporto. I mezzi grassi mantengonsi parimenti da 15 a 16 fr. quantunque con tendenza al ribasso; i *cokes* sono a 20 fr.; il sindacato, poi, sostiene fermamente i proprii prezzi.

Francia. — La produzione del *coke* dal Nord e del *Pas-de-Calais* va di continuo aumentando. e cioè: Nel 1887, tonn. 510,000; nel 1888, tonn. 660,000; nel 1889, tonn. 790,000. Calcolasi che nel 1890 la produzione sarà di circa 890,000 tonnellate, con previsioni fin' anco a 1,000,000 di tonnellate.

Il consumo del *coke* per gli alti forni francesi ammontò nel 1889 a 1,930,000 tonnellate fornite nelle seguenti proporzioni: dal Belgio 870,000; dalla Germania 270,000; dalla Francia 790,000.

Germania. — Il mercato è alquanto depresso; gli affari nulli.

Inghilterra. — *Middlesbourgh.* — Mercato animato. Le migliori qualità di carbone per macchine sono quotate a 13 sc. la tonnellata: il minuto è ribassato a 6 sc. 6 d. per la grande offerta. Le migliori qualità di carbone per il gas sono quotate a 12 sc. 6 d. la tonnellata. Il *coke*, per esportazione, è tra i 18 sc. 6 d. ed i 19 sc.; il *coke* per alti forni a 15 sc. la tonn. Questo per consegna sul luogo; gli altri franco a bordo.

Svizzera. — Tra pochi giorni si procederà ad esperimenti di fornitura in tutte le parti della Svizzera dove secondo gli scienziati potrebbero trovarsi sedimenti di carbon fossile. Una Società si è formata a tale scopo. Essa avviserà ai mezzi di condurre a buon fine l'impresa. Le spese sono preventivate in un milione, del quale la metà verrebbe assunta dalla Confederazione.

Ferri e Ghise.

Belgio. — Mercato debole, sotto l'influenza della debolezza delle ghise sul mercato inglese. Le *toles* specialmente vendonsi difficilmente.

Francia. — Continua il ribasso. Nonostante gli sforzi dei sindacati il prezzo dei ferri mercantili è disceso sino a 170 fr.

Germania. — Il mercato è sempre in preda ad una depressione marcatissima; la dimanda diminuisce sempre più; gli *stoks* della ghisa aumentano considerevolmente.

Inghilterra. — *Middlesbourgh.* — Mercato debole. Ghisa *Cleveland*, n. 3, quotasi a 42 sc. 6 d.; il prezzo delle *toles* è ribassato di 2 sc. 6 d.

Rame.

Francia — *Parigi.* — Consegna all'Havre: *Chilì*, in barre, fr. 156.25 i 100 chilg.; id., ordinario, fr. 152.50; id., in lingotti, fr. 158.75; *Best Selected* fr. 163.75; minerale di *Corocoro*, fr. 157.50.

— *Marsiglia.* — Rame del *Giappone* in piastre fr. 150; rosso *Tokat*, fr. 150; affinato in piccoli lingotti, fr. 150; id., rosso in fogli, fr. 185; giallo in fogli, fr. 175.

Germania. — *Amburgo.* — Inglese in lingotti da 65 a 66 M.; elettrolittico da M. 79 a 85 ogni 50 chilg.

Inghilterra. — *Londra.* — *Though Cake* e lingotti da Ls. 65 a 66; laminato da Ls. 70 a 71; *Chilì* in barre, buon ordinario: a contanti da Ls. 58-5 a 59; a tre mesi: da Ls. 58-10 a 59-10.

Stati Uniti del Nord. — *New-York.* — Rame del *Lac*, disponibile, 16.50 cts.

Stagno.

Francia. — *Parigi.* — *Banca*, consegna all'Havre o a Parigi: fr. 253.75; *Billiton*, id., fr. 250; *Détroits*, id., fr. 247.50; inglese, consegna all'Havre od a Rouen, fr. 250.

— *Marsiglia,* — *Détroits* fr. 250; *Billiton* fr. 250; in verghe fr. 252.50; *Banca* fr. 257.50.

Germania. — *Amburgo.* — *Banca* M. 103; inglese in blocchi 105 M.; le barre 107 M.; ogni 50 chilg.

Inghilterra. — *Londra.* — Lingotti, franco a bordo, da Ls. 97-10 a 98; barre da Ls. 98-10 a 99; affinato da Ls. 99-10 a 100; *australiano*, da Ls. 93-10 a 93-12-6; *Banca*, da Ls. 94-15 a 95; *Détroits*, a contanti, da Ls. 93-2-6; a tre mesi, da Ls. 93-10 a 93-12.6.

Olanda. — *Rotterdam.* — *Banca*, fior. 56; *Billiton*, fior. 55 1|2.

Piombo.

Francia. — *Parigi.* — Provenienze diverse, consegna a Parigi, fr. 34.25; id., consegna all'Havre, fr. 33.25.

Germania. — *Amburgo.* — Inglese, in *saumons*, M. 15-40; tedesco, in rotoli, 16-70 M.; tedesco. in *saumons* 15-30 M.; piombo di Spagna 17-30 M. per quintale.

Inghilterra. — *Londra.* — Inglese, in *saumons*: ordinario, da Ls. 13-5 a 13-7-6; L. B., da Ls. 13-10 a 13-12-6; W. B., da Ls. 14-10 a 14-12 6; piombo di Spagna, da Ls. 13-2-6 a 13-5.

Zinco.

Belgio. — *Vieille-Montagne*, in fogli, fr. 59 ogni 100 chilg. per il Belgio; fior. 29 75 id., per l'Olanda; Ls. 24-15 la tonnellata per l'Inghilterra e Ls. 25-10 per l'esportazione.

Francia. — *Parigi.* — Di Slesia, consegna all'Havre, fr. 61.50 altre buone marche, consegna all'Havre, fr. 61.25; id., consegna a Parigi, fr. 61.25.

— *Marsiglia.* — In fogli *Vieille-Montagne*, fr. 72; in piastre, fr. 61.

Germania. — *Amburgo.* — Di Slesia, disponibile, da M. 25 a 25-50; per consegna, da M. 24-50 a 25.50; laminato di Slesia, M. 27; *Vieille-Montagne* M. 27.

Inghilterra. — *Londra.* — Di Slesia e del Reno da Ls. 22-15 a 23; marche speciali da Ls. 23 a 23-5; inglese in fogli da Ls. 25-10 a 26.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima

Sede in Roma - Capitale versato L. 20,000,000

Si notifica ai signori possessori delle obbligazioni ferroviarie 3 0[0 garantite dallo Stato in forza della Legge 27 aprile 1885, n. 3048, ed emesse a nome della Società, che il pagamento dell'interesse semestrale maturando sulle serie *A*, *B*, *C*, *D* ed *E* delle obbligazioni stesse col 30 giugno 1890, avrà luogo al cominciare dal 1° luglio successivo in L. 6.33 per obbligazione contro consegna delle relative cedole.

Per le cedole di scadenza anteriore continuerà a pagarsi L. 6.32 per quelle fino al 1° luglio 1889 e L. 6.33 per quelle del 1° gennaio 1890.

Il pagamento avrà luogo a Roma presso la sede della Società « Via Sistina, 48 », ed a Palermo presso la Direzione Generale, nonchè presso le Case nazionali ed estere incaricate del pagamento delle cedole delle obbligazioni 3 0[0 emesse al nome della Società per la rete Mediterranea, dell'Adriatica e della Sicilia, indicate nel n. 149 della *Gazzetta Ufficiale del Regno*.

La Direzione Generale.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 30 *Giugno* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli-Piove	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 95	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	5.844.25	12,798.75	1,420.85	2,095.90	2,798.25	4,908.15	7,733.35	5,962.50	4,118.20	6,367.30	3.400.20
Bagagli e Cani	128.70	214.35	23.85	11.05	40.85	9.50	66.70	84.40	25.55	27.70	22.55
Merci a G. V. ed Accelerata	873.30	2,593.60	169.20	181.70	286.45	256.85	172.20	586.70	825.30	1.287.20	429.35
Merci a P. V.	4,790.25	7,383.50	1.301.95	2,854.95	596.60	—	2,333.60	1,961.55	1.178.40	3,100.90	1.257.00
Totali	11,636.50	22,990.20	2,915.85	5,143.60	3,722.15	5,174.50	10,305.85	8,595.15	6,147.45	10,783.10	5.109·10

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1889-90. — *Dal 21 al 30 Giugno 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4086	4065	+ 21	644	640	+ 4
Media	4075	4044	+ 31	650	584	+ 66
Viaggiatori	1.228.902 41	1.313.865 56	— 84.963 15	62.775 54	72.107 89	— 9.332 35
Bagagli e Cani	52.768 36	52.235 76	+ 532 60	2.044 52	2.227 85	— 183 33
Merci a G.V. e P. V. accelerata	322.394 56	341.087 34	— 18.692 78	15.438 99	11.947 64	+ 3.491 35
Merci a P. V.	1.319.938 53	1.329.454 65	— 9.516 12	84.102 02	79.887 81	+ 4.214 21
TOTALE	2.924.003 86	3.036.643 31	— 112.639 45	164.361 07	166.171 19	— 1.810 12
Prodotti *dal 1° Luglio 1889 al 30 Giugno 1890.*						
Viaggiatori	46.207.030 96	47.071.006 04	— 863.975 08	2.172.061 16	1.650.246 34	+ 521.814 82
Bagagli e Cani	2.210.355 84	2.285.827 29	— 75.471 45	85.241 08	41.783 26	+ 43.457 82
Merci a G. e P. V. accelerata	11.438.532 94	11.615.120 90	— 176.587 96	400.075 22	260.833 71	+ 139.241 51
Merci a P. V.	54.935.002 51	54.124.524 65	+ 810.477 86	2.607.427 81	1.521.894 18	+ 1.085.533 63
TOTALE	114.790.922 25	115.096.478 88	— 305.556 63	5.264.805 27	3.474.757 49	+ 1.790.047 78
Prodotto per chilometro						
della decade	715 62	747 02	— 31 40	255 22	259 64	— 4 42
riassuntivo	28.169 55	28.461 05	— 291 50	8.099 70	5.949 93	+ 2.149 77

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 18ª Decade — dal 21 al 30 Giugno 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	998.063 03	43.150 04	351.434 27	1.200.150 49	6.703 83	2.599.501 66	4.055 00	641 06
1889	1.014.997 45	44.586 10	383.139 88	1.146.605 56	9.337 88	2.598.666 87	3.997 00	650 15
Differenze nel 1890	— 16.934 42	— 1.436 06	— 31.705 61	+ 53.544 93	— 2.634 05	+ 834 79	+ 58 00	— 9 09
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	16.092.171 49	779.961 62	5.117.494 63	22.697.190 59	171.758 91	44.858.577 24	4.055 00	11.062 53
1889	16.488.176 92	843.430 56	5.005.535 06	21.926.230 08	180.606 11	44.443.978 73	3.997 00	11.119 33
Differenze nel 1890	— 396.005 43	— 63.468 94	+ 111.959 57	+ 770.960 51	— 8.847 20	+ 414.598 51	+ 58 00	— 56 80
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	108.647 45	2.586 44	15.889 15	121.430 51	877 95	249.431 50	1.143 63	218 11
1889	86.072 96	1.990 08	20.810 53	87.359 31	971 98	197.204 86	1.135 68	173 64
Differenze nel 1890	+ 22.574 49	+ 596 36	— 4.921 38	+ 34.071 20	— 94 03	+ 52.226 64	+ 7 95	+ 44 40
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	1.127.722 11	23.492 41	322.377 07	1.735.600 06	16.830 09	3.226 021 74	1.125 07	2.867 47
1889	1.192.083 03	22.681 13	283.781 30	1.423 288 96	17.555 54	2.939.389 96	1.121 84	2.620 15
Differenze nel 1890	— 64.360 92	+ 811 28	+ 38.595 77	+ 312.311 10	— 725 45	+ 286.631 78	+ 3 23	+ 247 25

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE 1890	1889	*Differenze* nel 1890	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO 1890	1889	*Differenze* nel 1890
Viaggiatori	2.945 20	3.772 55	— 827 35	53.710 62	63.870 65	— 10.160 03
Merci	609 09	774 77	— 165 68	12.831 18	13.484 64	— 653 46
Introiti diversi	2.565 45	25 85	+ 2.539 60	6.126 90	528 35	+ 5.598 55
Totali	6.119 74	4.573 17	+ 1.546 57	72.668 70	77.883 64	— 5.214 94

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI APRILE 1890.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9
Grande Velocità	13.151,30	30.581.45	17.260.30	26,145.64	3.648.40	4,536.75	93.21
Piccola Velocità	632.95	10,602.90	11.298.45	27,453.35	304.25	7.45	2.91
Totali	13,784.25	41,184.35	28,558.75	53,598.99	3.952.65	4.544.20	96.12

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dal Comm. Ing. **FRANCESCO KOSSUTH**

SEDE E DIREZIONE: NAPOLI, 24, VIA MEDINA

OPIFICII MECCANICI IN CASTELLAMMARE (STABIA)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro* ed una *d'argento a Parigi.*

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino,* l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: *All'Esposizione di Milano,* oltre ad una *medaglia d'oro,* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro,* votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino,* l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore,* ossia uno pel materiale mobile ferroviario. ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici. delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto le esecuzioni dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben *3704* ponti metallici e di *197.400* metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia,* la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

Società Anonima Metallurgica

TARDY E BENECH

SAVONA

Capitale Sociale Versato L. 7.000.000

FABBRICAZIONE DI FERRO

FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIAIERIA

Ferro in Barre e per costruzione. Ferro a I (*Poutrelles*), Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione. — Ponti e tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, Tramvie e Mine, Vagoni e rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Depositi: TORINO-SAVONA

Rappresentanze in tutte le principali città d'Italia.

PASTORI E SESTI
FABBRICA DI LIME E RASPE
ACCIAI E FERRI

TORINO — *13, Via Finanze, 13* — TORINO

SOCIETÀ ITALIANA
DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE

Società Anonima — Sede in Bergamo

Capitale sociale versato L. 3,000,000

OFFICINE IN BERGAMO, SCANZO, VILLA DI SERIO. ALZANO MAGGIORE, NESE, PRADALUNGA, COMENDUNO, ZOGNO. PALAZZOLO SULL'OGLIO, VITTORIO, OZZANO PRESSO CASAL MONFERRATO, NARNI, MONTECELIO.

Premiata con Medaglia d'Oro dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ed alle principali Esposizioni nazionali ed estere

Collezione completa di cementi idraulici a rapida ed a lenta presa; di cementi Portland, di calce idraulica e dolce in polvere ed in zolle; di pietre artificiali per costruzione pavimenti, condotte d'acqua e decorazioni.

Prezzi e Condizioni di tutta convenienza

Produzione annua oltre UN MILIONE di quintali — Forza motrice MILLE cavalli vapore

La Società garantisce di provenienza delle proprie Officine soltanto la merce contenuta in sacchi od in barili portanti la marca di fabbrica sopraesposta, regolarmente depositata per ogni effetto di legge.

La Società stessa è la sola che possa attualmente assumere e garantire impegni di forniture in vasta scala della rinomata *Calce eminentemente idraulica di Palazzolo.*

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano. Capitale sociale L. 180,000,000

La Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo riceve offerte, a trattativa privata, per la fornitura di traversi di quercia-rovere da m. 2.30 × 0.22 × 0.13 destinati all'armamento delle nuove linee Sparanise-Gaeta e Velletri-Terracina. Pel relativo Capitolato d'oneri rivolgersi alla Direzione del Servizio Mantenimento, Sorveglianza e Lavori, Corso Magenta, N. 24, Milano.

Torino, 1890 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

G. Pardon[illegible] gerente responsabile

ANNO XXIII. Sabato, 19 Luglio 1890. NUM. 29.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

IL DISASTRO DI GRASSANO
DINNANZI AL TRIBUNALE DI MATERA

Il più grave disastro che registrino le ferrovie italiane è stato certamente quello accaduto nell'albeggiare del giorno 20 ottobre 1888 fra le stazioni di Grassano e Salandra Grottole della linea di Potenza-Metaponto.

Il treno notturno 265 per Potenza-Metaponto e Taranto partì da Napoli in ritardo per straordinario movimento di viaggiatori, essendo il treno stracarico di gente di ritorno dalle feste che Napoli aveva offerto all'Imperatore di Germania, venutovi col Re d'Italia per la grande rivista navale.

Per ricuperare sul ritardo, il macchinista viaggiava colla velocità di 55 chilometri all'ora, anzichè colla velocità normale di 50; valendosi in ciò il macchinista della facoltà datagli dai regolamenti sulla polizia ferroviaria di superare la velocità sino alla proporzione di 10 chilometri all'ora.

Sino a Grassano nulla di anormale. Da Grassano nessun preavviso che facesse presagire l'imminente catastrofe.

Il treno proseguiva fidente, quando giunto ad una cinquantina di metri oltre la casa cantoniera 215-331, s'incontrò in uno spaventoso franamento precipitante dalla sovrastante collina.

È inutile descrivere ora l'orrenda scena.

Specialmente colpite furono le vetture di mezzo.

La locomotiva sormontò di qualche metro sulla parte di franamento con cui prima s'incontrò, inclinandosi, per la pressione della massa di terra che da destra la premeva, alquanto a sinistra; mentre, continuando posteriormente il franamento, ne venivano rovesciate e seppellite, come abbiamo detto, le vetture di mezzo al treno. Le ultime quattro carrozze, forse per l'azione del freno di coda, si mantennero sulle rotaie.

Morirono subito, o poco dopo, venti persone; e ne rimasero ferite, più o meno, altre quarantotto.

Dal Ministero e dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, esercente la linea, fu iniziata subito una rigorosa inchiesta amministrativa, che concluse trattarsi di un caso repentino ed imprevedibile non imputabile ad alcuno.

Tuttavia l'opinione pubblica, dinanzi all'entità del disastro, non fu soddisfatta.

Ricordiamo che l'on. Lacava mosse sull'argomento un'interrogazione all'allora Ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Saracco, il quale rispose:

« Credo di sapere che nessun segno di franamento sia mai apparso in quella località.

« Sulla cresta del monte esisteva un sentiero battuto giornalmente dagli abitanti. Se avessero intraveduto qualche segno di franamento, ben si può credere che sarebbero stati i primi a darne l'avviso ».

Sulla circostanza se la frana fosse caduta prima o dopo il passaggio del treno, se fu questo ad investirla o se ne fu investito, aggiunse:

« Intorno a ciò non posso, nè debbo fare altro che riferirmi a quanto sta scritto nel verbale d'inchiesta, da cui risulta come la frana sia avvenuta contemporaneamente o quasi al passaggio del treno; avuto riguardo alle condizioni in cui si trovò il materiale del treno dopo il disastro, si era creduto di conchiudere come il treno avesse investito le materie franate, mentre queste continuavano a precipitare dal monte; facendo capo alle testimonianze raccolte in gran numero, non si poteva avere un'opinione diversa da quella della Commissione d'inchiesta; il disastro avvenne quindi repentinamente, senza che si possa affermare che vi sia stata negligenza o colpa per parte di chicchessia ».

Queste le dichiarazioni del Ministro Saracco in Parlamento.

Altre considerazioni venivano in soccorso di questa supposizione; fra esse, più degna di nota quella che là presso vi era il casello di guardia, dentro il quale in quella notte eranvi parecchie persone e che nessuna di queste avvertì prima, nè visualmente, nè per udito, la caduta di quella falda di monte.

Le dichiarazioni, per quanto autorevoli, del Ministro non potevano fermare l'azione della giustizia; l'inchiesta fattasi, cui parteciparono persone competenti che si basarono sui

dati tecnici e sulle testimonianze assunte, non essendo tuttavia che amministrativa.

I congiunti delle vittime e le vittime superstiti esigevano una soddisfazione.

Il Pretore di Ferrandina, signor avv. Mancini, da cui dipende la località dove avvenne la catastrofe, iniziò subito per suo conto un procedimento, ma non trovò nel fatto gli elementi a proseguirlo.

Identicamente fece il Giudice istruttore del Tribunale di Matera.

Infine poi la Sezione d'accusa della Corte d'Appello di Potenza, presieduta dal cav. Giuseppe Del Santo, riesaminato il fatto, credette di trovare le ragioni per ordinare l'invio della causa al Tribunale di Matera, che incominciò a discuterla il giorno 17 corrente.

Sono imputati:

1° Morea Gaetano fu Nicola, di anni 28, nativo di Bitonto, residente a Grassano in qualità di guardiano ferroviario;

2° Brambilla Giuseppe del fu Luigi, di anni 34, nativo di Milano, domiciliato a Taranto, quale macchinista ferroviario;

3° Massa comm. Mattia fu Giampietro, di anni 61, da Torino, residente in Milano, Direttore Generale della Società delle Strade Ferrate Italiane, Rete Mediterranea,

I primi due di:

Negligenza, imprudenza ed imperizia dell'arte propria, per avere nel 20 ottobre 1888 cagionato la morte di 20 individui e lesioni personali più o meno gravi a danno di altre 48 persone che si trovavano con i primi nel treno postale, che proveniva da Napoli ed era diretto a Brindisi, avendo fatto violentemente urtare il treno medesimo in una frana di terreno caduta da una collina esistente a destra della ferrovia tra la stazione ferroviaria di Grassano e quella di Salandra Grottole;

Il 3° quale responsabile civile dei fatti ascritti ai primi due; reato preveduto dagli art. 554 e 557 del Codice Penale abrogato e 371 e 372 del Codice nuovo.

Tale è la questione.

Sarà questo il processo più importante che si sia mai dibattuto in Italia sulla responsabilità delle Amministrazioni delle ferrovie, e nei limiti ad essa stabiliti contro il prevedibile e l'imprevedibile delle forze naturali.

Gli indennizzi implicati nella causa ascendono a parecchi milioni.

Difendono gli interessi della Parte Civile gli on. avv. Deputati: Ferri Enrico, Napodano, Alimena, Sacchi, Nocito, Nicoletti e gli avvocati Paladini di Matera e Criscuolo di Taranto.

Difendono gli imputati e l'Amministrazione ferroviaria gli on.: Senatore Pessina, Deputato Taiani, l'avvocato Ispettore principale dell'Ufficio Legale di Napoli, Antonio De Galateo, ed avv. Sinigalli di Matera.

L'avv. Pelillo, pure di Matera, rappresenterà come procuratore, il Direttore delle Ferrovie Mediterranee, commendatore Mattia Massa.

Sarà importante il dibattito fra i periti.

Faranno per l'accusa il signor ing. Carelli, Ingegnere-Capo della provincia di Potenza, coi due ingegneri dello stesso Ufficio, Grippi e Brancucci.

Sosterranno le argomentazioni della difesa il chiarissimo professore Ernesto Isé, della Scuola d'Applicazione di Napoli, l'ing. Melisurgo ed il geologo Degiorgis.

Per le contestazioni in ordine alla corrispondenza telegrafica ed alle scritturazioni sui protocolli funzioneranno quali periti l'Ispettore compartimentale di Napoli cav. Santoni, per la Mediterranea; e per l'accusa il Direttore compartimentale di Bari signor Bellini, coll'Ispettore, pure di Bari, signor Marini.

Altri periti vi saranno per la parte calligrafica.

Presiederà il Tribunale il cav. Ribezzi Angelo.

Abbiamo mandato a Matera un nostro redattore speciale e renderemo conto del processo ai nostri lettori.

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMOTTAVO RAPPORTO
DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE
SULL'ESERCIZIO 1889

(*Traduzione del* MONITORE — *Continuazione, V. n. 26*).

III. — **Finanze.**

Risulta dal BILANCIO ANNUALE che le rispettive situazioni del *capitale-azioni* in Fr. 40,000,000; di cui versati . . . . Fr. 37,000,000.—
e del *capitale-sovvenzioni* di . . . » 119,000,000.—
non sono mutate nell'esercizio del 1889.

Il *capitale-obbligazioni*, che constava al 31 dicembre di:

Fr. 22,645,000 — imprestito 5 0|0
» 68,357,000 — » 4 0|0
Fr. 91,002,000 in totale

ha subito nel 1889 le seguenti modificazioni: Il Consorzio ci ha consegnati per la conversione Fr. 1,083,000 d'obbligazioni 5 0|0, ed ha ricevuto in cambio, al corso fissato dalla convenzione, Fr. 1,200,000 d'obbligazioni 4 0|0 dell'imprestito 1° gennaio 1886; su questo ultimo imprestito furono inoltre rimborsate al 31 dicembre 1889 Fr. 150,000 per estrazioni a sorte, di conformità al piano d'ammortamento.

Il debito d'obbligazioni della Società alla fine del 1889 era adunque così costituito:

a) Obbligazioni 5 0|0:

IVª serie	Fr. 14,221,000	
IIª ipoteca	» 3,330,000	
Imprestito Monte-Ceneri	» 4,011,000	
	Fr. 21,562,000	
b) Obbligazioni 4 0|0	» 69,407,000	
Totale		90,969,000 —

Il totale del capitale-sovvenzioni, del capitale-azioni versate e degli imprestiti 5 e 4 0|0 elevavasi alla fine del 1889 a Fr. 246,969,000.—

Di cui furono spese sinora per:

Corpo stradale ed installazioni fisse . . .	Fr.	208,361,074.70
Materiale rotabile . .	»	10,757,546.77
Mobilio ed utensili .	»	1,208,886.21
Totale in conto costruzioni	Fr.	220,327,507.68
Perdite sul corso delle azioni	»	2,970,150.—
Perdite sul corso delle obbligazioni, dedotti franchi 885,000 ammortizzati	»	14,084,385.44

per i seguenti lavori, incompiuti alla chiusura dell'esercizio:

Officine centrali. . Fr.	1,767,763.26
Edifici amministrativi »	1,307,343.88
Raccordamenti Lucerna-Immensee e Zug-Arth »	88,699.35
Doppio binario Erstfeld-Biasca. . »	2,132,462.24

Correzione del Ticino » 2,229.90
Oggetti diversi . . » 130,892.27 5,429,390.90 242,811,434.02

residuo capitale costruzioni disponibile Fr. 4,157,565.98
Ai quali bisogna aggiungere i fondi di costruzione costituiti dal terzo degli interessi accumulati dal 1882 . . . Fr. 1,114,902.25

Totale dei *Capitali di costruzione disponibili* . . . . Fr. 5,272,468.23

Dei quali per beni-fondi, approvvigionamenti di materiali e pezzi di riserva . . Fr. 1,799,761.03

La somma delle *Spese da ammortizzare*, ossia perdite sui corsi, ecc., si è accresciuta nel 1889: per la conversione successiva delle obbligazioni 5 0|0, di Fr. 119,168.—
per la perdita, sulla vendita dell'edificio amministrativo di Bellevue, di . . » 136,686.83
per una frazione della IV quota d'ammortamento del 1887, di . . . . . » 200.—

In totale Fr. 256,054.83

ed ammontava alla fine dell'esercizio a Fr. 14,969,585.44
di cui furono ammortizzate dal 1884 al 1889 . . . . » 885,200.—

Residuo da ammortizzarsi . . . . Fr. 14,084,385.44

La porzione dei *capitali disponibili* impiegati in *titoli e valori* ammontava alla fine del dicembre 1889 a franchi 9,411,921.50.

Segue nel « Rapporto » lo *Stato dei titoli e valori* al 31 dicembre 1889, per la preindicata somma di Fr. 9,411,921.50.

Conseguentemente alla vendita dell'edificio amministrativo di Bellevue, il conto dei *beni-fondi* è diminuito di franchi 392,686.83.

Il conto delle provviste di *materiali e pezzi di riserva* ha un'eccedenza di Fr. 365,289.53, derivante dall'aumento delle provviste di carbone, rotaie e traverse; il valore, invece, delle provviste di pezzi di riserva per locomotive, vetture e carri, ha subìto una diminuzione di Fr. 22,135.15.

Il conto dei *debitori diversi* dà le seguenti posizioni:

1. Crediti su Amministrazioni straniere:

Crediti per certi servizi di trasporto . . . . Fr.	325,265.44		
Crediti verso la Società di costruzione di Lucerna, che saranno più tardi coperti da prima ipoteca »	200,000.—		
Anticipazioni a stazioni, a diverse divisioni e a certi fornitori . . . . »	36,230.65	Fr.	561,496.09
2. Crediti su diversi conti della nostra Amministrazione:			
Arretrati di Uffici speditori e casse di stazioni Fr.	683,008.31		
Saldo dei conti « Officine e gazometri » . . . »	733.65		
Conti diversi . . . »	204,231.36	»	887,973.32
Totale		Fr.	1,449,469.41

Circa i *debiti correnti*, che figurano al *passivo del bilancio*, noi facciamo osservare che la cifra principale di Fr. 2,006,182.75 contiene i tagliandi e le obbligazioni scadute al 31 dicembre, ma non ancora pagati; e che la somma di Fr. 864,941.60, sotto il titolo *Creditori diversi*, si compone di Fr. 861,746.67 per crediti di parecchi servizi di trasporto, e di Fr. 3194.93 per credito della Cassa di soccorso degli operai delle stazioni, magazzini, depositi ed officine.

Il *fondo di rinnovazione*, che ammontava al 1° gennaio 1889 a . . . . Fr. 3,673,108 81
si è accresciuto durante l'esercizio:
del versamento ordinario del 1889 . » 749,378.85
degli interessi del capitale al 1° gennaio 1889 . . . . » 145,459.35

Totale Fr. 4,567,947.01

Furono invece prelevate per:
Rifacimento della soprastruttura . . . . Fr. 350,676.37
Rinnovamento del materiale circolante . . . » 62,598.81

Totale Fr. 413,275.18
Meno il prodotto per vendita vecchio materiale » 83,685.55 » 329,589.63

Situazione al 31 dicembre 1889 . . . Fr. 4,238,357.38

Il *fondo di riserva* pei casi straordinari, che ammontava il 1° gennaio 1889 a . . . . . . Fr. 1,192,904.30
fu accresciuto durante l'esercizio delle seguenti somme:
Versamento ordinario del 1889 (5 0|0 del prodotto netto) dopo la dotazione del fondo di rinnovamento . . . . . . » 137,088.57
Interessi del capitale al 1° gennaio 1889 » 51,660.35
Versamento straordinario: beneficio realizzato sul conto titoli e valori . . . » 44,974.68

Situazione al 31 dicembre 1889 . . . Fr. 1,426,627.90

con un aumento di Fr. 233,723.60 in confronto a pari data del 1888.

Il *fondo di costruzione*, costituito coll'accumulazione degli interessi e dei capitali disponibili durante il periodo dal 1882 al 1887, si diminuì durante l'esercizio di Fr. 26,462.30, per causa di un rimborso d'interessi alla Società di costruzione Fluelen-Goeschenen, ed ammontava al 31 dicembre 1889 a . . . . Fr. 1,114,902.25

Il *fondo d'ammortamento*, che al 31 dicembre 1888 ammontavava a . . . . Fr. 84,008.—
fu alimentato da un prelevamento sul prodotto dell'esercizio 1889 di . . . . » 82,760.32
toccando il 31 dicembre 1889 ad un totale di . . . . Fr. 166,768.32

Il CONTO DI CAPITALE ha subìte le seguenti modificazioni:
Il saldo attivo di questo conto era alla fine del 1888 di . . . . . . Fr. 8,696,940.84
Aggiungendo a questa somma l'importo speso per costruzioni non compiute al 31 dicembre 1888, per le quali il conto di costruzioni non era ancora addebitato, ossia . . . . . . Fr. 3,145,928.35
si ha il saldo totale del conto di capitale al 31 dicembre 1888 in . . . . . Fr. 11,842,869.19
Questo saldo si è aumentato durante lo scorso esercizio:
Obbligazioni 4 0|0, valore nominale . » 1,200,000.—
in seguito alla conversione delle obbligazioni 5 0|0 in 4 0|0.
Per prelevamenti sui prodotti dell'esercizio, di . . . . » 234,327.82
Per vendite e rimborsi, di . . . . » 42,692.26

Totale Fr. 13,319,889.27

Di questa somma furono spesi:
Per ammortamenti, rimborsi di capitali, versamenti al fondo d'ammortamento . . . . . Fr. 1,315,760.32
A carico del conto costruzioni (per costruzioni compiute nel 1889) . » 1,018,385.19

Per perdite . . . Fr. 282,317.13
Per deprezzamento dei fondi disponibili . . » 1,567.50 Fr. 2,618,030.14

Saldo totale al 31 dicembre 1889 . . Fr. 10,701,859.13
Dopo deduzione delle somme spese per costruzioni incompiute alla chiusura dell'esercizio e di cui il conto di costruzione non può essere addebitato, ossia . . . » 5,429,390.30
residua un saldo attivo reale al 31 dicembre 1889 di . . . . Fr. 5,272,468.23

Quanto ai proventi delle vendite e dei rimborsi (proventi del conto di costruzione), ammontanti alla somma di franchi 42,692.26, il Rapporto aggiunge lo speciale conto delle singole partite in cui scomponesi la precedente somma.

Il Rapporto comprende eziandio il prospetto dello stato delle cauzioni comparativamente alla fine del 1889 e del 1888; alla fine del 1889 l'importo era di Fr. 6,249,411.73, alla fine del 1888 era di Fr. 6,410,524.82.

L'Associazione mutua delle cauzioni dei funzionari ed impiegati al 31 dicembre 1889 contava 717 membri (626 alla fine del 1888); il deposito si elevava alla prima data a Fr. 4917.31, ossia, a senso degli statuti approvati dalla Direzione, al 2 0|0 della somma totale delle cauzioni, ammontante a Fr. 1,074,000.

(Continua).

La tariffa a zone per i viaggiatori

ATTUAZIONE E STUDI IN EUROPA.

Il *Monitore* fu il primo tra i giornali ed i periodici che fin dallo scorso anno occuparonsi in Italia dei progetti per l'applicazione della tariffa a zone in parecchi Stati d'Europa; ed in questo suo compito, di tenere dietro allo sviluppo degli studi ed alla loro applicazione, ha di poi perseverato costantemente.

Per l'importanza della questione e, specialmente, per la progressiva sua pratica soluzione in parecchi Stati — esposto appunto lo stato di suo svolgimento in parecchi di essi — crediamo ora opportuno di ricordare in un prospetto complessivo le notizie tutte e gli studi che abbiamo su tale questione pubblicato nel corrente anno; e questo prospetto comporremo in ordine alfabetico secondo gli Stati in cui fu posta in vigore la tariffa a zone o già compilaronsi studi.

IN AUSTRIA.

Nel nostro n. 16, in uno speciale articolo, abbiamo pubblicato un particolareggiato studio sulla tariffa a zone, compilata dalla Direzione generale delle *Ferrovie Austriache dello Stato*, che col 1° giugno avrebbe dovuto andare in vigore su quelle ferrovie; nel n. 22 poi abbiamo annunciato come a taluna delle zone erano state proposte modificazioni dalla Commissione Parlamentare e come l'attuazione della nuova tariffa sarebbe stata ritardata di quindici giorni o d'un mese.

Ed avendo infatti le Camere Austriache, il 25 scorso maggio, approvato definitivamente la nuova tariffa, che fu messa in vigore il 16 giugno, ripubblichiamo ora il nuovo prospetto della vigente tariffa a zone, il quale modifica parzialmente il prospetto del nostro n. 16, pag. 246, colonna prima.

Premettiamo intanto che, ad attuazione della precitata legge 25 u. s. maggio — come abbiamo accennato in fine dell'articolo del n. 16, a pag. 247 — il Ministro del Commercio d'Austria ha invitate le Amministrazioni delle *Ferrovie private*, le quali devono sottomettere le loro tariffe all'approvazione governativa, ad indicargli, prima del 15 u. s. giugno, l'epoca per la quale esse potevano introdurre sulle loro reti la tariffa a zone. E nello stesso tempo il Ministro ha invitato le Amministrazioni delle altre *Ferrovie private*, che non hanno il precitato obbligo di presentare all'approvazione governativa le loro tariffe, a studiare la questione del ribasso delle medesime per i viaggiatori nella proporzione della tariffa a zone e ad inviargli una relazione di tali studi. Conseguentemente alle disposizioni della prima circolare la ferrovia *Aussig-Toeplitz* e quella di *Buschetehrad* furono invitate ad applicare sulle loro linee la tariffa a zone dal 1° prossimo ottobre.

Zone	Chilometri	Treni viaggiatori e treni misti			Treni diretti		
		III	II	I	III	II	I
		Kreuzer di valore austriaco, bollo compreso					
1	1—10	10	20	30	15	30	45
2	11—20	20	40	60	30	60	90
3	21—30	30	60	90	45	90	135
4	31—40	40	80	120	60	120	180
5	41—50	50	100	150	75	150	225
6	51—65	65	130	195	98	195	293
7	66—80	80	160	240	120	240	360
8	81—100	100	200	300	150	300	450
9	101—125	125	250	375	188	375	563
10	126—150	150	300	450	225	450	675
11	151—175	175	350	525	263	525	788
12	176—200	200	400	600	300	600	900
13	201—250	250	500	750	375	750	1125
14	251—300	300	600	900	450	900	1350
15	301—350	350	700	1050	525	1050	1575
16	351—400	400	800	1200	600	1200	1800
17	401—450	450	900	1350	675	1350	2025
18	451—500	500	1000	1500	750	1500	2250
19	501—550	550	1100	1650	825	1650	2475
20	551—600	600	1200	1800	900	1800	2700
21	601—650	650	1300	1950	975	1950	2925
22	651—700	700	1400	2100	1050	2100	3150
23	701—750	750	1500	2250	1125	2250	3375
24	751—800	800	1600	2400	1200	2400	3600
25	801—850	850	1700	2550	1275	2550	3825
26	851—900	900	1800	2700	1350	2700	4050
27	901—950	950	1900	2850	1425	2850	4275
28	951—1000	1000	2000	3000	1500	3000	4500

* * *

Coll'attuazione poi della precitata Legge 25 maggio 1890 per la tariffa a zone sulle Ferrovie Austriache dello Stato, si dovettero apportare parecchie modificazioni agli speciali regolamenti per il trasporto delle persone e dei bagagli e specialmente per le carte di abbonamento, per i trasporti ridotti e per i bagagli.

Circa le *carte d'abbonamento*, accenniamo che queste, con validità per un anno, sono consegnentemente rilasciate:

a) per tutte le reti, su cui è applicata la tariffa a zone, giusta i seguenti prezzi: 300 fiorini per la 1ª classe, 200 per la 2ª, 100 per la 3ª;

b) per percorsi superiori ai 50 km. il prezzo è valutato secondo le distanze.

Circa i *bagagli*, il prezzo di trasporto è fissato a 2|10 di kreuzer per kg., con un *minimum* di tariffa a 10 kreuzer compreso il bollo.

NEL BELGIO.

È stata attribuita al Ministro delle Strade Ferrate del Belgio l'intenzione — già espressa, del resto, da lui stesso nelle ultime discussioni parlamentari — di introdurre radicali riforme nelle tariffe per i viaggiatori. Da questo annunzio di una riforma alla notizia che il Ministro prepari l'applicazione della tariffa a zone sulle *Ferrovie dello Stato* fu breve il passo.

La notizia è ora dichiarata, se non erronea, almeno prematura; del resto osservasi che, se la tariffa a zone è adatta alle ferrovie d'Ungheria su cui le stazioni distano di 20 ed anche di 80 chilometri le une dalle altre, non è facile e proficua l'attuazione di una tariffa progressiva e differenziale in uno Stato piccolo e di densissima popolazione in vicini abitati, quale è il Belgio.

Ad ogni modo può ritenersi che si fanno studi in proposito; e, quando questi saranno compiuti ed avranno dato favorevole risultato, allora essi dovranno essere sottoposti

al Comitato d'Amministrazione della ferrovia dello Stato e poscia al Ministro delle Strade Ferrate.

IN FRANCIA.

Il Sindacato delle Compagnie delle Strade Ferrate ha presentato all'approvazione del Ministro due proposte destinate a trasformare radicalmente la piccola parte che la *Ferrovia di cintura di Parigi* ha sino ad ora avuto nei mezzi di circolazione della capitale francese.

La prima di queste proposte sostituisce, ai differenti prezzi riscossi sino ad ora per il trasporto dei viaggiatori sulla Ferrovia di cintura, due specie uniche per classi di viaggiatori per i biglietti semplici. D'ora innanzi in II classe si pagherebbe: un prezzo di fr. 0.20 per ogni percorso effettuato da una stazione qualsiasi della Ferrovia di cintura ad una delle due stazioni immediatamente successive; ed un prezzo di fr. 0.30 per qualsiasi percorso più esteso.

Per tal modo, colla spesa di fr. 0.30, potrebbesi, volendo, compiere il giro attorno a Parigi.

IN GERMANIA.

Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nel n. 22 a pag. 345, aggiungiamo che le Amministrazioni germaniche delle *Ferrovie dello Stato* si sono mostrate assolutamente contrarie all'introduzione di una tariffa per zone.

Tuttavia, per necessità del traffico e specialmente per mantenere lo sviluppo economico delle linee tedesche interessate al movimento ed alle condizioni create alle finitime linee Austro-Ungariche dall'applicazione della tariffa per zone, continuaronsi gli studi e tentaronsi nuovi parziali accordi in proposito. Dalle conclusioni, non ancora ben definite, prese in proposito tra le Amministrazioni delle *Ferrovie del Sud della Germania* e le Amministrazioni delle *Ferrovie Prussiane*, ne risulterà una considerevole diminuzione nei prezzi delle tariffe per i viaggiatori e la contemporanea soppressione della franchigia accordata sino ad ora per i bagagli in Prussia e la riduzione dell'elevata tariffa per i bagagli in Baviera.

Credesi che le nuove Convenzioni saranno ratificate durante il prossimo autunno.

IN UNGHERIA.

Del risultato della tariffa a zone sulle *Ferrovie dello Stato* in Ungheria, nei suoi primi sette mesi di applicazione, abbiamo fatto cenno nel n. 19; v'aggiungiamo ora quello dei primi dieci mesi.

Dal 1° agosto 1889, data dell'applicazione della nuova tariffa, al 31 maggio corrente anno il numero dei viaggiatori ammontò a 10,065,170, mentre nel corrispondente periodo 1888-89 era stato di 3,655,560; ebbevi adunque un aumento di 6,409,610 viaggiatori sotto il nuovo regime tariffario.

Sotto questo, dal 1° agosto 1889 al 31 maggio 1890, il prodotto lordo gettò 8,973,000 fiorini, con un aumento di fiorini 1,586,000 sul corrispondente periodo dell'esercizio anteriore.

***

Non soltanto sulle *ferrovie* per i *viaggiatori* e per le *merci* — come per queste seconde abbiamo accennato in fine del nostro articolo a pag. 295 del n. 19 — ma anche per la *navigazione* le tariffe per i trasporti in Ungheria volgonsi al sistema a zone.

Il Consiglio d'Amministrazione della Società per la *navigazione a vapore sul Danubio* ha smessa l'antica tariffa ed adottato dal 7 corrente il nuovo sistema a zone applicabile ai traffici Passau-Vienna, Vienna-Budapest, Budapest-Orsova, Orsova-Galatz e Galatz-Tultcha-Ismail-Odessa. Per ora è eccettuato il traffico Galatz-Batum, pel quale non fu ancora attuata la nuova tariffa viaggiatori.

Anche il Consiglio d'Amministrazione della Società per la *navigazione a vapore sul lago di Balaton*, che misura una lunghezza di 85 chilometri, ha, semplificandolo, diviso il servizio in tre zone. I prezzi della I classe furono fissati a 40, 60 ed 80 kreuzer, rispettivamente per le tre zone; quelli della II classe, rispettivamente a 20, 30 e 50.

Altre minori Società di navigazione e le precedenti su minori rami del proprio esercizio dispongonsi ad adottare ovunque il nuovo sistema di tariffe a zone.

RIASSUNTO NEGLI STATI D'EUROPA.

Ecco infine il riassunto a cui accennammo in principio di questo nostro articolo.

AUSTRIA. — N. 13, del 29 marzo, a pag. 199; N. 16, del 19 aprile, a pag. 245; N. 22, del 31 maggio, a pagina 345; N. 29 presente;

BELGIO. — In questo numero;

FRANCIA. — In questo numero;

GERMANIA. — N. 22, predetto; ed in questo numero;

ITALIA. — Poca cosa: la risposta, data dal Ministro Finali ad una interpellanza in Senato, da noi accennata nella « Cronaca parlamentare » del n. 13, del 29 marzo, a pag. 194;

OLANDA. — N. 19, del 10 maggio, a pag. 295;

RUMENIA. — N. 19, predetto; N. 20, del 17 maggio, a pag. 312;

SVEZIA. — N. 19, predetto; N. 24, del 14 giugno, a pag. 379;

UNGHERIA. — N. 11, del 15 marzo, a pag. 163; N. 19, predetto, a pag. 295; ed in questo numero.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 12 luglio (N. 163). — **Regio Decreto 15 giugno 1890**, numero **6932** (Serie 3ª), col quale l'elenco delle strade provinciali di Firenze, approvato col Reale Decreto del 13 marzo 1870, per quanto riguarda le strade contrassegnate coi numeri: 1 (Aretina per S. Donato); 2 (Romana per Arezzo, 1° e 2° tratto); 3 (Lucchese); 4 (Livornese per Pisa); 5 (Romana per Siena); 6 (Vittorio Emanuele); 7 (Chiantigiana per la Valle dell'Ema e per Greve); 34 (Faentina), resta modificato nel modo indicato nel R. Decreto, nel senso cioè che esse abbiano principio alla Barriera della città di Firenze anzichè al confine del territorio comunale.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Senato del Regno.

Disegni di legge. — *Approvazione* — Nella seduta del 16, dopo brevi osservazioni del relatore, on. Brioschi, e le risposte del Ministro dei Lavori Pubblici, fu approvato il disegno di legge relativo alla *modificazione di assegni per opere ferroviarie*, già approvato dalla Camera dei Deputati (1). Questo progetto fu poi votato nella successiva seduta del 17, ed ebbe voti 68 favorevoli e 10 contrari.

Proroga delle sedute e progetti sospesi. — Alla fine della seduta del 17 corrente, il presidente del Senato annunziò che, essendo esaurito l'ordine del giorno, i senatori per la prossima seduta saranno convocati a domicilio.

Tra i disegni di legge, presentati al Senato dopo l'approvazione della Camera e dal Senato non discussi, ricordiamo quello sul *servizio telefonico* (2). L'ufficio Centrale del Senato, esaminando questo progetto, decise all'unanimità di rimandarlo a novembre. Nominò a relatore l'on. Cambray-Digny, incaricandolo di studiare se e quali emendamenti occorrano al progetto.

Camera dei Deputati.

Proroga delle sedute. — Nella seduta dell'11 corrente la Camera ha deliberato di sospendere i suoi lavori per le vacanze estive e si è perciò prorogata indefinitamente colla consueta formola: « I deputati saranno convocati a domicilio ».

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 28.
(2) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 28.

Disegni di legge presentati e non discussi. — Per effetto della proroga rimasero in sospeso, complessivamente per i diversi Ministeri, 51 disegni di leggi, dei quali 39 proposti dal Governo e 12 d'iniziativa parlamentare. Per i primi e per i secondi diamo l'elenco di quelli da noi enunciati in questa « Cronaca » durante il corso della prorogata 4ª Sessione della XVI Legislatura (1). Ed aggiungiamo per ciascuno di essi, a mo' di indice riassuntivo, la citazione dei numeri del *Monitore*, nei quali abbiamo fatto cenno del loro svolgimento parlamentare.

Di proposta governativa: — 1. *Spesa per la ricostruzione di parte del palazzo demaniale del « Broletto » in Milano.* — Secondo il progetto presentato dai Ministri del Tesoro e delle Finanze, la ricostruzione di una parte del palazzo del Broletto importa la spesa di L. 250,000. Ma al bilancio dell'Entrata sarebbe inscritta la somma di L. 265,400, ammontare presuntivo dell'indennità di espropriazione di una parte dello stesso palazzo demaniale, del valore del materiale di spoglio e del valore della cessione del condominio a favore del Comune di Milano sul fabbricato delle « Scuole Palatine » in piazza Mercanti. — Nella seduta dell'11 corrente, l'ultima della prorogata Sessione, avendo l'on. Canzi, relatore della Commissione (V. « Cronaca parlamentare » del n. 51 del 21 dicembre 1889) chiesto come si intenda provvedere ai bisogni della città di Milano, che dovevano essere soddisfatti coll'atterramento di parte del palazzo del « Broletto », l'on. Crispi rispose che vi si provvederà con Decreto Reale da convertirsi in legge;

2. *Affitto a lungo termine delle miniere di ferro dell'isola d'Elba.* — Vedi « Cronaca parlamentare » nei numeri del corrente anno: 12, 13, 14 (cenni sul progetto ministeriale), 20, 22 e 23 (modificazioni della Commissione);

3. *Sulle espropriazioni, sui consorzi, sulla polizia dei lavori per l'esercizio delle miniere, cave e torbiere e sulla ricerca delle miniere.* — Numeri 49, 50 e 51 del 1889; numeri del corrente anno: 13, 15 (modificazioni della Commissione al progetto ministeriale), 18 (cancellazione dall'ordine del giorno), 22 (riscrizione) e 23 (cenni sul nuovo testo ministeriale);

4. *Modificazioni alla legge del 20 marzo 1865, allegato* F, *per opere idrauliche di 3ª e 4ª categoria.* — N. 50;

5. *Conversione in legge del Regio Decreto 24 gennaio 1886, n. 3637 (Serie 3a), costitutivo del Consiglio delle tariffe delle strade ferrate.* — Per notizia riassuntiva di richiamo vedi l'articolo nel n. 28, del 12 corrente luglio, a pag. 441;

6. *Approvazione del contratto di riscatto della ferrovia Pontegalera-Fiumicino.* — N. 51 del 1889; numeri del corrente anno: 2 (cenno del progetto ministeriale), 6, 9 (rigetto del progetto da parte della Commissione), 25 e 26. Pubblicheremo in un prossimo numero la relazione dell'on. Saporito per il rigetto del disegno di legge;

7. *Tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche.* — Il testo del progetto ministeriale fu da noi pubblicato nel n. 50 del 14 dicembre 1889 a pag. 794. — Per atti e documenti riferentivisi vedi, per richiamo riassuntivo, la nota a pag. 262 del n. 17 del 26 aprile del corrente anno e « Notizie ferroviarie estere » del n. 27 del 5 corrente luglio a pag. 433. — Per lo svolgimento parlamentare vedi la « Cronaca » nei numeri 48, 50 e 51 (petizione) del 1889 ed i numeri 22 e 28 dell'anno corrente;

8. *Provvedimenti ferroviari per la città di Roma.* — Disegno di legge presentato, non distribuito; n. 27.

D'iniziativa parlamentare: — 9. (On. Tortarolo) *Inchiesta parlamentare sul servizio ferroviario nel porto di Genova.* — N. 9 (testo), 22 e 24;

10. (Onorevoli Grimaldi, Imbriani, Nicotera, Bovio, Lucca). *Costruzione di un acquedotto nella regione Pugliese.* — Con questa proposta si riconosce d'interesse nazionale il provvedere di acqua potabile la regione delle Puglie. I lavori verrebbero fatti dallo Stato che si provvederà dei fondi occorrenti mano mano, con l'emissione di titoli speciali, da esso garantiti, fruttanti l'interesse del 5 0[0 netto di ricchezza mobile. Gli interessi, fino al termine dei lavori, saranno a carico dello Stato. Dopo, quando l'acquedotto sarà terminato, lo Stato lo consegnerà al Consorzio delle provincie di Bari, Foggia e Lecce e ratizzerà la spesa totale fra di esse, attribuendo ad ognuna il numero di titoli che le spetterà, con l'obbligo del rimborso e del pagamento degli interessi dal giorno della consegna. I titoli emessi verranno rimborsati mediante estrazione a sorte, alla pari, in proporzione di un cinquantesimo per anno. La somma necessaria all'uopo verrà iscritta nel bilancio delle Provincie come spesa obbligatoria. L'opera compiuta rimarrà sotto l'Amministrazione del Consorzio, il quale curerà le opere necessarie suppletive e di riparazione, e ne ratizzerà le spese tra le Provincie. — Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 28.

(1) Per l'apertura della 4ª Sessione della XVI Legislazione vedi n. 48 del 30 novembre 1889; per la chiusura della 3ª Sessione e per i progetti rimasti allora indiscussi, vedi il n. 31 del 3 agosto 1889 e il n. 28 del 13 giugno stesso anno.

Interrogazioni, interpellanze e mozioni comunicate e non isvolte. — Le interrogazioni ed interpellanze, poste tuttora all'ordine del giorno, e alcune da assai tempo, sono 34; essendochè siansene presentate, complessivamente ai diversi ministeri, 222, delle quali: 124 furono esaurite, 64 ritirate e 34 perciò rimasero sospese. Di queste, 8 spettano al Ministero dei Lavori Pubblici; al quale ne furono rivolte 53; di esse furono esaurite 32, e 13 furono ritirate. Il Ministro dei Lavori Pubblici, dopo quello dell'Interno, a cui furono rivolte 75 dimande di interrogazioni e di interpellanze, tiene il secondo posto per il numero di esse (1).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Tra Mediterranea, Adriatica e Nord-Milano.

Siamo informati che verso la fine del corrente mese si terrà in Milano una conferenza fra i rappresentanti del Regio Ispettorato e quelli delle Reti Mediterranea, Adriatica e Nord-Milano, allo scopo di risolvere alcune vertenze riguardanti l'uso comune e l'esercizio della stazione di Merone-Pontenuovo ed il servizio cumulativo per i transiti di Librera e Camnago.

><

Conferenza ferroviaria a Zurigo per il trasporto delle derrate italiane all'estero.

In questi giorni a Zurigo coll'intervento dei delegati delle Amministrazioni ferroviarie dell'Adriatico, del Mediterraneo, dell'Alsazia-Lorena, nonchè di quelli delle Ferrovie Svizzere interessate, si è tenuta una riunione indetta dalle Ferrovie Germaniche allo scopo di studiare i provvedimenti atti a conseguire l'acceleramento dei trasporti delle derrate provenienti dall'Italia e dirette all'estero.

><

Attivazione di doppio binario sulla Mediterranea.

Sulla tratta *Torrazza-Saluggia* della linea *Torino-Milano*, a datare dal giorno 17 luglio corrente, fu attivato il servizio a doppio binario, incominciando dal treno merci 1322.

Sulla tratta *Caianello-Tora Presenzano* della linea *Roma Napoli* a datare dal giorno 26 luglio corrente, sarà attivato il servizio a doppio binario, incominciando dal treno 2.

><

Ferrovia Ceva-Ormea.

(Apertura all'esercizio ed inaugurazione del tronco Priola-Garessio).

Come abbiamo preannunciato nelle « Informazioni » dei numeri 26 e 27, l'apertura all'esercizio del tronco Priola-Garessio della linea Ceva-Ormea ebbe luogo il 15 corr. e la festa d'inaugurazione si farà domani 20.

Coll'*apertura all'esercizio* del tronco — lungo 6 chilometri e comprendente la sola stazione di Garessio — questa fu abilitata a tutti i trasporti a grande ed a piccola velocità ordinaria ed accelerata, compresi i veicoli ed il bestiame, in servizio interno e cumulativo italiano. Ed inoltre fu estesa ad essa la corrispondenza con biglietti d'andata e ritorno, da e per le stazioni indicate coi relativi prezzi in uno speciale pubblico avviso. Infine i biglietti permanenti di circolazione della serie *B*, comprendenti il percorso fino a Priola, saranno validi anche per il tronco Priola-Garessio.

Per l'*inaugurazione* un treno speciale partirà da

(1) Per la statistica parziale delle interrogazioni e interpellanze dall'inaugurazione della 4ª Sessione della XVI Legislatura (25 novembre 1889) alle vacanze pasquali (29 marzo 1890) vedi « Cronaca parlamentare » del n. 15.

Torino domattina alle 6.20 ant. e per Bra, Ceva, Priola, arriverà a Garessio alle 10.26 ant. Nel ritorno il treno speciale partirà da Garessio alle 6.30 pom. e arriverà a Torino alle 10,11 pom. Un banchetto è offerto a mezzodì dalla Giunta Municipale di Garessio.

Cortesemente invitati all'inaugurazione, vi interveremo; e, come di consueto, ne riferiremo nel prossimo numero.

><

Movimento dei carri caricati nel porto di Genova.
(*Nel maggio 1890 e riassunto primi cinque mesi anno corrente*).

Risultato del movimento dei carri caricatisi agli scali marittimi del porto di Genova nel decorso mese di ***maggio***, messi in confronto con quelli dello stesso mese dell'anno 1889 e col riassunto per i ***primi cinque mesi del corrente anno.***

Maggio	1889	1890	Differenze
Quantità di carri caricati dal commercio . . N.	18,390	20,221	+ 1,831
Media giornaliera, esclusi i giorni festivi »	702	777	+ 775
Carri caricati dall' Amministrazione ferroviaria »	1,996	1,630	— 366
Totale in maggio N.	20,386	21,851	+ 1,465

Riassunto:

	1889	1890	Differenza
In gennaio . . . . N.	17,610	18,796	+ 1,186
In febbraio . . . . »	16,225	19,128	+ 2,903
In marzo . . . . »	17,352	20,773	+ 3,421
In aprile . . . . »	18,453	21,355	+ 2,902
In maggio . . . . »	20,386	21,851	+ 1,465
Totale N.	90,026	101,903	+ 11,877

Nella media giornaliera di maggio p. p. si ha un aumento in confronto di quella di aprile di 44 carri. E da avvertire che in tre giorni piovosi il carico fu limitato e che si ebbero due giorni di sciopero dei facchini allo scalo di San Benigno. Qualora pertanto si deduca il carico limitato nei cinque giorni suindicati, la media giornaliera dei carri caricati dal commercio sarebbe di 833.

><

Ferrovia Siracusa-Licata.
(*Progetto di variante al tronco Modica-Ragusa Inferiore*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di una variante al progetto approvato pel tronco da Modica a Ragusa Inferiore nella ferrovia da Siracusa a Licata. La variante in discorso si estende al tratto compreso fra i chilom. 3.579.39 e 4.382.38, e colla medesima viene migliorato il tracciato sia dal punto di vista tecnico che da quello dell'interesse dell'esercizio. Con essa il tracciato del progetto primitivo viene internato in modo da evitare il terreno di una antica frana e da mettere la ferrovia in sede del tutto sicura.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.
(*Stato dei lavori del tronco Limone-Vievola al 1° luglio corr.*).

Intorno all'andamento dei lavori di costruzione del tronco da Limone a Vievola della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, in appalto alla Impresa Luigi Vaccari, riceviamo le seguenti informazioni che sono riferite alla data del 1° del corrente mese:

Le *espropriazioni* sono complete. I *movimenti di terra* sono in corso in vari punti del tronco. Delle *opere d'arte, fabbricati* e *muri* sono in costruzione: il ponte sul Valeggia al chilom. 0.101.40; il sottopassaggio al chilom. 10.020; l'acquedotto sul Rio Veglio al chilom. 10.120.75; l'acquedotto al chilometro 10.235; il fabbricato alloggi a nord ed a sud della grande galleria; due case cantoniere; il muro di sostegno alla Fontana di Limone.

Gallerie: Le gallerie di Limone e di Tenda avevano all'epoca predetta raggiunto il seguente avanzamento: – Galleria di Limone, della lunghezza di m. 410.79: *scavo*, avanzata m. 308; calotta m. 253; strozzo m. 9. *muratura:* calotta m. 247. – Galleria di Tenda, della lunghezza di m. 8,100: *scavo:* avanzata m. 218.50; calotta m. 173; strozzo m. 31; piedritti m. 35; regolamento m. 31. *muratura:* calotta m. 138; piedritti m. 34.

I lavori di costruzione di questo tronco sono condotti dall'Impresa con deplorevole lentezza, tanto per quelli in galleria che per quelli all'esterno. L'Impresa non ha poi ancora posto mano all'impianto dei cantieri agli imbocchi della galleria di Tenda per la perforazione meccanica, mentre in base al contratto d'appalto essa ha obbligo di dare ultimati gli impianti stessi pel 15 agosto p. v.

><

Fabbisogno di rotaie e ferri minuti per la rete Sicula.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa il fabbisogno delle rotaie e dei ferri minuti di armamento per i tronchi da Militello a Caltagirone a completamento della ferrovia da Valsavoia a Caltagirone. Il quantitativo ed il peso del detto materiale sono i seguenti:

Ruotaie da m.	9.00	N. 7,807	Tonn.	2,529,468
» »	8.94	» 1,486	»	478,254
» »	6.00	» 59	»	12,744
» »	5.00	» 8	»	1,440
» »	4.00	» 4	»	0,576
» »	3.00	» 3	»	0,324
			Totale Tonn.	3,022,806
Stecche		N. 19,257	Tonn.	154,056
Chiavarde con rosetta		» 40,470	»	29,948
Piastre di fondo		» 65,575	»	141,201
Arpioni		» 212,021	»	89,049

><

Ferrovie dell' Appennino Centrale
(*Direzione dell'Esercizio*).

L'egregio ing. cav. L. Polese, con ordine di servizio in data 1° corrente da Città di Castello, ha annunciato al Personale che da quel giorno lasciava definitivamente la Direzione dell'Esercizio di quella linea, che ebbe l'onore di organizzare fin dal suo primo impianto.

Speriamo di vedere l'egregio ingegnere alla direzione di linee di maggiore importanza.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi il progetto delle opere di modificazione al piano caricatore pel deposito e carico dei marmi provenienti dal Monte Sagro, nella stazione di Aulla della linea Parma-Spezia.

><

Il Consiglio stesso ha dato parere sopra gli atti di collaudo finale dei lavori di costruzione dei tronchi 2° e 3° della ferrovia Chivasso Casale appaltati alla Impresa Emilio Mantegazza, rappresentata dalla cessionaria Cassa di sovvenzioni per imprese industriali di Genova.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Perizia per lavori di completamento lungo il tronco Legnago-Montagnana della ferrovia Legnago-Monselice.

2. Collaudi dei lavori eseguiti dall'impresa Modica per la costruzione del secondo e terzo tronco della ferrovia Siracusa-Licata.

BIBLIOGRAFIA

Annali del Consiglio delle Tariffe delle Strade Ferrate (Anno 1889) pubblicato dal Ministero dei Lavori Pubblici per cura del R. ISPETTORATO GENERALE DELLE STRADE FERRATE. — Roma, *Tipografia Eredi Botta*, 1890.

Dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate abbiamo ricevuto il consueto *Annale* (1) — questo del 1889 — contenente i quesiti sottoposti al Consiglio, con note esplicative dei medesimi, gli ordini del giorno ed i verbali delle sedute 14 e 15 maggio e 26 giugno 1889, con numerosi allegati.

Diamo l'elenco dei quesiti; la numerazione fa seguito a quella degli anni precedenti:

XIX. Se e quali facilitazioni si possano accordare al trasporto degli zolfi, facendo anche ricorso a quanto dispone l'articolo 7 della Legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª).

XX. Sulla interpretazione da darsi agli articoli 44 dei Capitolati per l'esercizio delle Reti Adriatica e Mediterranea e 40 di quello della Rete Sicula, e agli articoli 6 e 7 della Legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), approvativa dei Capitolati stessi.

XXI. Quale sia la tariffa di trasporto, con ribassi a carico dell'erario, da applicarsi ai prodotti nazionali dell'industria enologica, pel tempo in cui sarà per durare la mancanza di un trattato di commercio colla Francia (*Seguito al quesito discusso nella seduta del 26 giugno 1888*).

XXII. Se sia da mantenersi la concessione già da tempo accordata, per la quale le rispedizioni dei trasporti fra l'Austria-Ungheria e l'Italia fatte da Udine vengono tassate come se fossero da Cormons, considerando i trasporti stessi come in servizio *diretto* dalla stazione di origine a quella di ultima destinazione.

XXIII. Premesso che i capitolati d'esercizio e le tariffe delle strade f rrate, approvati con legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), sanciscono, in ogni speditore o mittente, il diritto di avere dalla strada ferrata le stesse facilitazioni di prezzo o di condizioni di trasporto che fossero state ad altri concesse, quando ne faccia domanda e si trovi egli in pari circostanze di quelli ed offra alla ferrovia uguali vantaggi, si domanda:

« Tale diritto può essere da ogni speditore esperito verso quella sola Società esercente che già accordò ad altri le facilitazioni invocate, od anche verso le altre Società cui si riferiscono i capitolati e le tariffe predette? ».

XXIV. Quali provvedimenti siano da adottarsi per far sì che le tramvie facenti capo a Milano non si colleghino tra loro in un servizio cumulativo, nè diretto nè indiretto (*Seguito al quesito XVII discusso nella seduta del 27 giugno 1888*).

XXV. Quali provvedimenti e quale tariffa di massima riduzione si potrebbero adottare per rendere economicamente possibile ai nostri agrumi di Calabria e di Sicilia di raggiungere i mercati dell'Europa centrale e settentrionale, viaggiando pell'intero percorso in strada ferrata (*Seguito al quesito VII, discusso nella seduta del 15 dicembre 1886*).

XXVI. Domanda della Ditta Vonwiller e C. (Cartiera di Romagnano-Sesia) per modificazioni nella *Tariffa di trasporto* della carta.

XXVII. Se possa e debba ammettersi che il tempo utile, fissato dall'articolo 117 delle vigenti tariffe, pel ritiro in arrivo delle merci che devono essere scaricate dalle parti, sia ridotto di ore 12, come propongono le Società esercenti le Reti dell'Adriatico e del Mediterraneo.

XXVIII. Sulle agevolezze da consentirsi ai trasporti ferroviari delle sabbie quarzose del Monte Soratte, per poterle sostituire alle straniere negli usi dell'industria vetraria nazionale.

Alla trattazione degli argomenti ed alla esposizione dei verbali è premessa la composizione del Consiglio al 31 dicembre 1889 e susseguitano due elenchi delle modificazioni di tariffa e delle concessioni speciali attuate nel 1889, l'uno nel primo semestre e l'altro nel secondo.

(1) Per l'*Annale del 1888* vedi il *Monitore* n. 14 del 6 aprile 1889 a pag. 214.

***

La galleria elicoidale di Vernante, tracciamento esterno ed interno, dell'ing. IGINIO MUZZINI. — *Editore Augusto Federico Negro.* — Torino, 1890.

L'opera fa parte delle *Monografie tecniche attinenti all'Ingegneria;* pregiata raccolta edita dall'A. F. Negro, della quale ci occorse altre volte far cenno nelle nostre recensioni bibliografiche.

A proposito di questo studio, affatto tecnico, sulla galleria elicoidale di Vernante — linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia — ricordiamo che tale galleria, perforata nella notte del 30 dicembre 1889, è la prima del suo genere fino ad ora costruita in Italia.

Del suo tracciamento interno l'autore della monografia riporta i soli capi essenziali e la traccia, quanto cioè egli crede sufficiente a farsi chiaramente intendere. Alla descrizione del tracciato esterno fa seguire immediatamente quella della poligonale interna teorica, alla quale non si fece corrispondere esattamente la pratica per le ragioni che ne dà; e delle quali la più forte fu quella di procurarsi, coi valori della prima, i punti di paragone pei controlli di qualunque specie.

Riporta parecchi degli eseguiti tracciamenti dell'asse della galleria, ed espone un'operazione assai importante che venne fatta allo scopo di eliminare un fattore di errore, di cui non si potevano misurare gli effetti.

L'autore dà infine un cenno del modo con cui fu cercata la differenza di tracciato all'incontro delle due avanzate; incontro che parve sufficientemente buono, solo perchè non richiese studio veruno di raccordo fra le due curve.

Alla dotta monografia, su un pratico lavoro eseguito, sono annesse quattro tavole contenenti 16 figure.

***

Trasporti terrestri e marittimi, estinzione delle relative azioni per effetto della decadenza e della prescrizione. — Note teorico-pratiche di ALFREDO DILIGENTI. — Torino: *Unione Tipografico-Editrice*, 1890. — Prezzo L. 4.

In questo volume — di 180 pagine — per il quale l'autore attinse a larga mano alle fonti della dottrina, tenne presente il testo delle varie disposizioni legislative e ricorse all'interpretazione datane dalla giurisprudenza, trattasi specialmente della decadenza e della prescrizione delle azioni nascenti dal contratto di trasporto.

L'argomento — pratico ed utile, al pari di quello dei doveri e diritti che dal contratto di trasporto emanano — fu dall'autore svolto in otto Capitoli, di cui diamo il titolo: I. Cenni sul contratto di trasporto in generale. — II. Teoria della decadenza. — III. Teoria della prescrizione. — IV. Sulla decadenza nei trasporti ordinari per terra e per acqua. — V. Della prescrizione nei trasporti ordinari per terra e per acqua. — VI. Trasporto dei pacchi postali. – VII. Trasporti ferroviari — VIII. Trasporti internazionali.

Alla trattazione della materia è premesso un indice delle opere e degli autori più spesso citati nel corso delle note.

Notizie Ferroviarie Italiane

Tramvie di Torino. — *Il riordinamento ed ampliamento del servizio della Società Torinese nel Consiglio comunale.* — In seguito a proposte della Società Torinese di tramvie ed alle relative trattative fatte col delegato della Società dagli Assessori incaricati, si trattò di stabilire, previa la sanzione del Consiglio comunale, nuovi accordi per l'esercizio della Società medesima.

Ommettendo di far parola dell'aumento della rete per nuovi impianti, raccordamenti o diramazioni, accenniamo piuttosto alle seguenti *condizioni di canone:*

A definizione delle vertenze relative ai canoni arretrati, si fissa l'annualità a pagarsi dalla Società, come corrispettivo della manutenzione del suolo e dello sgombro della neve, per tutte le linee attualmente esistenti, in L. 8700, a partire dal 1° gennaio 1889.

Per tutte le nuove linee il canone per la manutenzione del suolo e lo sgombro della neve sarà valutato in ragione di L. 0.40 per ogni metro lineare di binario semplice.

Le proposte di nuovi accordi per l'esercizio della Società Torinese furono presentate al Consiglio Comunale, adunato

in Sessione straordinaria, nella seduta del 16 corrente. La discussione vi si svolse così ampia da abbracciare linee e carrozzoni, orari e stazioni, inquinamenti ed occupazioni del suolo pubblico; non solo riguardo alla Società Torinese, ma eziandio alla Belga ed alla Società degli Omnibus.

Fu conseguentemente proposta la sospensione d'ogni discussione, affinchè la Giunta possa far tesoro di tutte le osservazioni presentate e proporre un *riordinamento generale del servizio tramviario.*

La sospensiva fu accettata dal Sindaco, in nome della Giunta, ed approvata all'unanimità dal Consiglio Comunale.

Tramvie di Genova. — *Concessione di servizi tramviari approvati dal Consiglio comunale.* — Le proposte circa concessioni di servizi tramviari, da noi pubblicate nel n. 28, furono definitivamente approvate in seconda votazione dal Consiglio comunale di Genova nella preannunciata adunanza del 14 corrente.

Tramvia elettrica Torino-Sassi e funicolare di Superga. — *Progetto.* — È stato annunciato che l'Impresa della funicolare di Superga sta progettando la costruzione di una tramvia elettrica fra Torino e Sassi.

E nella *Gazzetta del Popolo* abbiamo letto, a proposito della funicolare medesima e del tragitto da Torino a Sassi: « Il pubblico si lagna del prezzo troppo elevato (L. 2.25 andata e ritorno); si lagna di fare il giro vizioso della collina di Torino; si lagna della polvere lungo lo stradale fra la Gran Madre di Dio e Sassi; lagnasi delle frequenti fermate; si lamenta delle agglomerazioni che sovraggiungono ad ogni sosta; si lagna infine che per un tratto così breve di cammino s'impieghino 55 minuti invece di soli 30 ».

E più sotto: « Vedrete come sia facile fare una nuova via che unisca Sassi a Torino, via nuova, necessaria, anche indipendentemente da Superga: voi esaminerete il progetto fatto in tutte le sue particolarità e voi apprenderete ancora come la ferrovia nuova e diretta, non più lunga di 3 chilometri, che unirebbe Torino con Sassi e quindi con Superga, sarebbe mossa non più dal vapore, ma dall'elettricità.

« Voi vedrete che, eseguendosi questo progetto, si potrebbe giungere quattrocento metri più alti di Torino, nell'oasi incantevole ammirata nell'estate, ma più bella, tuttochè ignorata, nell'inverno, in meno di trenta minuti: voi vedrete che si possono fare, invece di sei, dieci, venti, trenta corse al giorno, ed infine potrete dire a tutti che il prezzo di trasporto potrà essere diminuito d'assai.

« Tutto questo voi lo potrete dire, come sapete voi, ed animare tutti a concorrervi. Non si tratterà di somma grossa: il quarto appena di quanto fu già speso: e gli azionisti di Superga che hanno ora titoli di godimento, perchè fu loro rimborsato l'intiero capitale, saranno i primi a pigliarvi parte, e ultimo certo non sarà il Municipio, il quale, avendo dato trecentomila lire, ha tutto interesse che esse veramente profittino a beneficio degli esercenti del piccolo commercio di Torino ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Olandesi. — *Convenzioni del Governo colle Società ferroviarie.* — La seconda Camera degli Stati Generali Olandesi ha votato con 48 voti contro 37 un disegno di legge mediante il quale sono approvate tre convenzioni stipulate dal Governo con le tre Società che hanno ora in mano il servizio ferroviario di quel paese. La Compagnia Renana vende allo Stato tutte le linee che le appartengono per la somma di fiorini 63,500,000 (127 milioni di franchi all'incirca). Quella che già tiene a livello le ferrovie dello Stato assumerà anche l'esercizio delle linee cedute dalla Renana pagando un annuo canone allo Stato, che sarà compartecipe agli utili. La Società Olandese, per ultimo, continuerà ad avere l'esercizio delle reti di sua proprietà, e le due Compagnie superstiti saranno obbligate a concedersi reciprocamente l'uso delle proprie linee, per modo che ciascuna possa stabilire comunicazioni dirette in tutte le direzioni, con vantaggio proprio e del pubblico servizio.

Questo disegno di legge, con le relative convenzioni, otterrà probabilmente anche i suffragi della prima Camera.

Ferrovie Inglesi. — *Prodotti comparati del 1° semestre 1890 e 1° semestre 1889.* — Riproduciamo dall'*Economist* il seguente prospetto degli introiti delle principali ferrovie inglesi nel primo semestre dell'anno corrente, ragguagliati ai prodotti del periodo corrispondente 1889.

Ferrovie	Introiti 1890 Lire st.	Differenza nel 1890 Lire st.	Lunghezza delle linee 1890 miglia	1889 miglia
Great Eastern	1,745,597	+ 91,778	1,104	1,082
Great Northern	1,989,592	+ 48,430	983	979
Great Western	4,033,150	+ 105,050	2,478	2,460
Lancashire and Yorkshire	2,069,529	+ 53,492	524	514
London and Brighton	1,091,608	+ 51,209	476	476
London-Chatam and Dover	628,797	+ 14,724	180	180
London and North Western	5,370,008	+ 175,338	1,875	1,875
London and South Western	1,506,589	+ 60,501	880	869
Manchester-Sheffield and Lincoln	1,080,217	+ 33,206	294	287
Metropolitan	342,385	+ 5,759	35	27
Metropolitan District	195,312	+ 10,009	13	13
Midland	4,032,829	+ 191,173	1,296	1,296
North-Eastern	3,401,326	+ 259,748	1,578	1,578
North-Staffordshire	357,480	+ 21,090	312	312
South Eastern	987,212	+ 38,382	425	418
Totale Ls.	28,831,631	+ 4,159,889	12,457	12,369

Prodotti *medi* per ogni miglio inglese:
1889 Lire sterline 1995
1890 » 2314;

per ogni chilometro:
1889 Lire sterline 1239 = Lire italiane 30,975.
1890 » 1439 = » 35,975.

Aumento chilometrico a beneficio del 1890 (1° semestre) lire italiane 5,000.

Ferrovie Russe. — *Il sistema dei premi agli impiegati e le economie.* — Dal Direttore delle ferrovie russe del Sud-Ovest è stata pubblicata una interessante statistica sulle economie realizzate da quella Amministrazione dopo l'introduzione del sistema dei premi agli impiegati.

Il consumo del carbone, per esempio, che nel 1879 fu di 245 pud (1) ogni 16,000 assi-verste (2) di locomotiva, discese gradatamente a 152 pud, con una riduzione cioè del 40 0\0.

Il consumo del grasso, che nel 1879 ammontò a libbre 5.22 ogni 100 locomotive-verste, scese nel 1889 a libbre 2.68, con una economia del 50 0\0 in un decennio; il costo ogni 100 verste ribassò da 1 rublo (3) e 30 kopiejki (4) a soli 38 kopiejki. La spesa complessiva per tale categoria fu nel 1879 di 122,000 rubli; oggi è ridotta a 23,000. La spesa per la manutenzione del materiale rotabile ascendeva nel 1874 a 1,100,000 rubli, ora arriva appena a 805,000; annualmente si economizzano 20,000 rubli per la sola manutenzione delle locomotive.

Il Direttore della Società Sud-Ovest crede che il sistema dei premi agli impiegati di quella rete abbia apportato una economia annuale di 2,500,000 rubli all'amministrazione della medesima, senza che il servizio vi abbia sofferto danno alcuno.

(1) Il *pud* vale chilogrammi 16.880.
(2) La *versta* vale metri 1066.
(3) Il *rublo* (di 100 kopiejki) vale Lire 4.
(4) Il *kopiejko* vale Lire 0.04.

Ferrovie nell'Est Africano. — *Da Mombasa al lago Vittoria Nyanza nel Sultanato di Zanzibar..* — Il 13 corrente è partito per Napoli, onde imbarcarsi sull'*Ethiopia*, l'ingegnere M'Allister, diretto a Mombasa nell'Africa equatoriale.

L'ingegnere M'Allister è stato incaricato dalla « Imperial East African Company » di studiare il tracciato della ferrovia, a cui fece allusione Stanley nel suo discorso di Newcastle, che deve congiungere il porto di Mombasa al lago Vittoria Nyanza. Questa linea avrà un percorso di 400 miglia inglesi.

Per altro progetto di ferrovia nell Est Africano, e nello stesso Sultanato di Zanzibar, da *Pangani* al *Kilimangiaro*, vedasi il n. 26.

Ferrovie nell'Ovest Africano. — *Da Mossamedes all'altipiano di Chella nelle colonie portoghesi.* — Fu presentato al Parlamento Portoghese un disegno di legge per una ferrovia dalla città di Mossamedes all'altipiano di Chella; la linea avrà lo scartamento di 1 metro. La lunghezza dalla città alla base dell'altipiano è di 150 chilometri, ed il costo chilometrico è preventivato in fr. 95,000.

La linea dovrà essere compiuta in tre anni dal giorno del principio dei lavori; il concessionario dovrà essere di nazionalità portoghese, e portoghese dovrà essere la Società che potrà sostituirsi al concessionario; la Società dovrà avere la sua sede a Lisbona o ad Oporto.

Notizie Diverse

Navigazione nel 1889. — *Movimento nei porti italiani.* — In tutto il movimento della navigazione, si ebbe l'anno scorso nei porti italiani un aumento assai considerevole, come apparisce dalla statistica pubblicata in questi giorni per cura della Direzione Generale delle Gabelle.

Il numero dei bastimenti arrivati e partiti fu di 268,070; il loro tonnellaggio di stazza era di 44,536,964 tonnellate; la quantità di merce imbarcata e sbarcata fu di 14.536.101. Vi fu adunque un aumento di 13,597 legni, di 1,989,396 tonnellate nella stazza e di 1,149,194 tonnellate nella quantità di merce imbarcata e sbarcata in confronto al 1888.

I bastimenti nazionali arrivati l'anno scorso in tutti i porti furono 75,559, mentre nel 1886 erano stati 69,673; e la merce da essi sbarcata fu di 3,707,337 tonnellate, laddove nel 1886 fu di 3,199,984 tonnellate. I bastimenti nazionali partiti con carico l'anno scorso portavano 3,354,163 tonnellate di merce, mentre nel 1886 ne caricarono 2,758,787. Nel 1889 adunque le navi italiane ebbero un carico di 7,061,500 tonnellate, fra merce imbarcata e sbarcata; superando di circa 2 milioni e mezzo di tonnellate il carico del 1886, che ascese a 5,958,771 tonnellate. È da notarsi che nel 1888 il lavoro delle navi italiane era stato anche esso assai più rilevante del 1886, e che in tutto il triennio ultimo vi fu un notevole progresso.

Riguardo al valore delle merci che l'anno scorso formarono oggetto del nostro commercio per via di mare, troviamo che si importarono con bandiera italiana 281 milioni e mezzo di merci nel 1889, e 273 nel 1886; e si esportarono 215 milioni l'anno scorso, e 197 milioni nel 1886. Le esportazioni con bandiera estera, che nel 1886 erano salite a 385 milioni, discesero nel 1889 a 280 milioni.

Molto istruttiva è pure la tabella consacrata unicamente a mettere in raffronto il lavoro del 1889 con gli anni antecedenti nei porti che superarono, nell'ultimo triennio, le 5000 tonnellate complessive di merce. Procedendo per ordine alfabetico, rilevasi che in *Ancona* la quantità complessiva di merci imbarcate e sbarcate fu l'anno scorso di tonnellate 271,279, mentre nel 1886 fu di 175,072. A *Bari* il movimento fu di 151,910 tonnellate, laddove nel 1886 fu di 130,823. A *Barletta* il movimento delle merci fu l'anno scorso di 27,331 tonnellate, e nel 1886 di 42,788. Nel porto di *Brindisi* imbarcaronsi e sbarcaronsi l'anno scorso 244,687 tonnellate di merce, cioè una quantità immensamente superiore a quella del 1886, che fu di 61,837 tonnellate. Uguali vicende si osservano per altri porti delle Puglie, come *Molfetta*, *Gallipoli*, ecc.

Notevolissimo fu poi l'anno scorso l'incremento del lavoro nel porto di *Genova*, ove si fecero operazioni per 4,108,853 tonnellate, mentre nel 1886 non si andò al di là di 2,744,502 tonnellate. A *Messina* si passò da 490,729 tonnellate nel 1886 a 705,355 nel 1889; a *Napoli* da 691,919 a 755,702; a *Palermo* da 496,157 a 561,479; a *Savona* da 599,657 a 762,639; alla *Spezia* da 128,666 a 270,387; a *Venezia* da 840,147 a 1,019,903 tonnellate.

Terminiamo col presentare uno specchio riassuntivo del movimento internazionale e di cabotaggio per operazioni di commercio in tutti i porti del regno, durante il 1889, per tutte le bandiere, in ordine decrescente del tonnellaggio di stazza.

	Navi	Tonnellate Stazza	Tonnellate Merce
Bandiera Italiana	213,487	26,546,233	7,061,500
» inglese	9,165	10,206,482	5,521,469
» austriaca	3,006	1,180,447	312,374
» germanica	896	975,100	344,251
» francese	1,476	827,404	254,710
» ellenica	1,969	563,237	390,671
» americana	23	18,882	9,406
» altre	2,227	1,353,191	641,720
Totale	232,549	41,670,976	14,536,101

Come risulta dal paragone fra il numero delle navi e la stazza, si vede che dopo l'Italia, nei nostri porti, l'Inghilterra e l'Austria tengono il primato delle operazioni di commercio eseguite mediante grossi piroscafi; mentre la bandiera francese e la ellenica, pure operando con numerosi velieri, si dedicano di preferenza al cabotaggio, in concorrenza colle paranze, le tartane ed i bargotti nazionali.

Commissione idraulica. — Al Ministero di Agricoltura si è radunata addì 14 e 15 corrente la Commissione idraulica, riordinata col Decreto 27 gennaio 1890. La Commissione era presieduta dall'on. Brioschi, Direttore dell'Istituto tecnico superiore di Milano.

Gli oggetti in discussione sono stati: il Canale Emiliano, secondo la relazione presentata alla Camera dei Deputati dal Ministro di Agricoltura, e sul quale ha fatto verbali comunicazioni l'ingegnere-capo del progetto del Canale; alcuni quesiti circa le leggi e i regolamenti sulle derivazioni di acque pubbliche e sulle irrigazioni. La Commissione ha in massima opinato che debbano riformarsi la legge e il regolamento.

Fu, infine, dato conto dello stato degli studî e lavori idraulici e del servizio dipendente dal Ministero di Agricoltura.

Assisteva alle tornate il comm. Miraglia, Direttore generale dell'Agricoltura, e l'ing. Zoppi, capo-divisione (incaricato) del Ministero di Agricoltura.

Lettere d'urgenza. — In Francia chiamano delle « lettres-express » il nuovo servizio in istudio presso la Direzione delle Poste di Francia.

Con una sopratassa di 50 centesimi, rappresentata da uno speciale francobollo, ogni lettera, appena giunta all'ufficio postale, sarà tosto recata a domicilio da uno speciale fattorino.

Questa sopratassa di 50 centesimi sarà elevata a L. 2, invariabilmente, quando il fattorino debba recarsi da un Comune ad un altro. In questo caso il fattorino deve compiere la consegna con una rapidità calcolata in ragione di 5 chilometri all'ora.

Si fa conto che per l'organizzazione di questo nuovo servizio a Parigi vi occorra un aumento, nel personale, di una ventina di impiegati e di quattro commessi.

Concorso internazionale d' architettura. — *Per la costruzione d'un palazzo della Camera dei De-*

putati e d'altro del Senato a Bucarest. — Presso la segreteria del Consiglio dei Ministri, a Bucarest, è aperto un concorso tra gli architetti di ogni nazione per un progetto di massima per la costruzione di due palazzi, l'uno ad uso della Camera dei Deputati e l'altro ad uso del Senato.

Sono stabiliti tre premi: il primo di L. 15,000; il secondo di L. 7,000; il terzo di L. 3,000. Il termine per la presentazione dei progetti scade il 3|13 novembre del corrente anno. Il programma del concorso è visibile presso le Legazioni Rumene.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 67,500 per consolidamento della scarpata a monte della trincea al km. 46.800, della linea da Termoli a Campobasso;

L. 48,700 per ricostruzione mediante volte in muratura dei due ponti sul Serra, ai km. 115.210 e 120.930 della linea Orte-Foligno-Falconara;

L. 16,280 per l'ampliamento della stazione di Attignano nella ferrovia da Viterbo ad Attignano;

L. 11,800 per consolidamento del rilevato stradale al km. 47 della ferrovia da Termoli a Campobasso;

L. 11,500 per prolungamento di m. 250 del rivestimento in calcestruzzo dell'argine contenitore destro del fiume Sebeto, lungo la linea Bologna-Otranto;

L. 11,400 per impedire gli ingombri di neve nelle trincee della linea Roma-Solmona, poste fra i km. 128.445-128.670, 129.780-129.928, 130.962-131.212;

L. 5600 per completamento e consolidamento della deviazione Scappucci, nella linea da Bologna a Pistoia;

L. 4500 per costruzione dei parapetti e dei tavolati metallici in alcuni manufatti in armatura ed in ferro, nella ferrovia Sondrio-Colico-Chiavenna;

L. 3900 per impianto di una condotta d'acqua destinata ad alimentare il rifornitore della stazione di Ascoli Piceno con acqua dell'acquedotto comunale;

L. 2350 per nuovi impianti nella stazione e nelle officine di Foggia;

L. 1600 per platea al ponte della luce di m. 8 sul fosso Fianchereto al km. 265.210 della linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze;

L. 1150 per ripristino delle scarpate del rilevato ferroviario, franato in quattro punti, fra i km. 69 e 74 della linea Belluno-Feltre-Treviso.

Rete Sicula. — Fabbisogno * di rotaie e ferri minuti per armamento tronchi Militello-Caltagirone della ferrovia Valsavoia-Caltagirone.

Progetto * di variante al tronco Modica-Ragusa Inferiore della ferrovia Siracusa-Licata.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Ricevonsi offerte a trattativa privata per la fornitura di traverse di quercia-rovere da m. 2.30 × 0.22 × 0.13 per armamento nuove linee (Vedi pagine *Annunzi*).

Svizzera. — *Ferrovia Nord-Est a Zurigo.* — (24 luglio). — Movimenti di terra, ponti e ponticelli per la costruzione della linea da Coblenza a Stein. Importo fr. 1,118,553.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Cerini Giovanni di Ventimiglia i lavori di ricostruzione e prolungamento del muro di sostegno a tergo del Casello 110 fra Porto Maurizio e S. Lorenzo, della linea Genova-Ventimiglia. Ribasso 15.90 per cento.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze. — Costruzione del tronco Fantino-Crespino della ferrovia Faenza-Firenze, della lunghezza di m. 5791.50, compreso fra il termine del tronco Marradi-Fantino (progressiva 5100) e l'origine del tronco Crespino-Fosso Canecchi (progressiva 10.891,50), inclusa la stazione di Crespino, (v. « Informazioni » del n. 26) all'ing. A. Colacicchi, di Roma, col ribasso del 36.91 0|0.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Comune di Orte (20 luglio, ore 10 ant., fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione di un ponte a travata metallica sul fosso di Riodoro. Importo ridotto del 14.45 0|0 su L. 26,000 (V. n. 26).

Municipio di Naro (Girgenti) (31 luglio, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto delle opere occorrenti alle restaurazioni del palazzo comunale. Importo L. 84,000. Cauz. provv. L. 2000. Cauz. def. L. 8,400. Lavori compiuti in nove mesi.

Municipio di Lecce (31 luglio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio scolastico. Importo L. 289,157.18. Cauz. provv. L. 2,500. Cauz. def. L. 25,000. Fatali 31 agosto, ore 12 merid.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cosenza (2 agosto, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale n. 111, da Cosenza per Aprigliano ed Acqua del Prete alla Provinciale Coraci-Nazionale Silana presso Acqua del Cervo, con diramazione da Aprigliano a Pian del Lago, compreso fra l'abitato di Aprigliano (Rione Grupa) ed il fiume Craticello (m. 9,949). Importo L. 246,742 (V. n. 25).

Municipio di Bergamo (4 agosto, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto della costruzione di una strada tra il viale esterno alla barriera di Porta Nuova e il Borgo Palazzo. Importo L. 41,135. Cauz. provv. L. 1500. Cauz. def. L. 6000. Lavori compiuti entro il mese di marzo 1891.

Genio Militare di Ancona (14 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere occorrenti per la costruzione di una scuderia per cavalli di due batterie, e per la costruzione parziale di una casermetta a due piani per gli uomini di quattro batterie nella Caserma di artiglieria a Fonte Preturo nella piazza di Aquila. Importo L. 136,000. Cauzione L. 13,600. Lavori compiuti in 300 giorni.

Roma. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto per la generale sistemazione del secondo tratto delle arginature in sinistra del Po a Tordeggio.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Municipio di Roma (28 luglio, ore 11 ant., unica e definitiva). — Fornitura di materiali e somministrazione di mano d'opera pei lavori stradali ai Prati di Castello. Importo L. 45,390.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (2 agosto, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di una **barca** a vapore a scafo di legno col relativo apparato motore pel servizio dell'Ufficio di porto di Brindisi. Importo L. 23,000. Cauzione L. 2300.

Direzione degli Armamenti — Spezia — (2 agosto, ore 12 mer., fatali). — Fornitura di **cavi** d'erba pitta e di cocco. Importo ridotto L. 90,863.49 (V. n. 26).

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Alti forni, fonderie e acciaierie, Terni: chiavarde di acciaio, L. 101,175;

Idem, L. 74,680;

Società metallurgica italiana, Livorno: tubi di rame, L. 5437.50;

Fratelli Carace, Taranto: olio di oliva di 1ª qualità, L. 7280;
Vivani Giuseppe, Venezia: olio di oliva di 1ª qualità, L. 57,150;
Fabbriche unite di biacche e colori, Genova: minio in polvere, L. 9383.42;
Canavesio Giovanni, Torino: oggetti di latta, rame e ottone, L. 32,952.50;
Società metallurgica italiana, Livorno: ferro ordinario, lire 27,960.38;
Basso Santo, Genova: latta in bande e bandoni, L. 22,645 15;
De Luise Giovanni, Napoli: legno mogano Honduras, lire 30,561.87;
Fratelli Zecchini, Murano: minio in polvere, L. 14,758.80;
Stagnino Alessandro, Genova: mattoni refrattari, L. 12,928.96;
Società metallurgica italiana, Livorno: tubi di ottone, L. 8160;
Rizzi Napoleone, Pavia: olio di lino naturale, L. 14,617.50;
E. G. Neville e C., Venezia: apparato servo-motore per timone di regie navi, L. 7600;
Brown Luose, Londra: catene, L. 1000;
Società metallurgica italiana, Livorno: tubi di ottone, L. 2100;
C. e Th. Pattison, Napoli: quattro ventilatori, L. 8000.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione in opera dei ponti sul Carbo e sul Platani a Passofonduto per conto della Provincia di Girgenti.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Luglio 12	Luglio 19
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 699.50	705
» » Mediterranee	» 577	—
» » Sicule	» 580	576
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo Marsala-Trapani	» 365	365
» » Gottardo	» 820	820
Buoni Ferrovie Meridionali	» 527.50	527.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 294	294
» » Novara-Seregno	» 207.50	207 50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 318	318
» » » 2ª emiss.	» 305.50	305.50
» » Centrale Toscana	» 510	520
» » Meridionali	» 314.25	314.50
» » Sarde, serie *A*.	» 309	309
» » » serie *B*.	» 306	306
» » » 1879	» 307	307
» » Pontebba	» 456	456
» » Nord-Milano	» 257.50	257.50
» » Meridionali Austriache	» 330	323.50
» » Gottardo 4 %	» 102.25	101.25

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

4 agosto. — **Società dei Tramways a vapore della Provincia di Torino.** — Assemblea generale per le ore 8 ant. nella sede sociale in Torino.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

30 agosto. — **Banca Nazionale nel Regno d'Italia.** — Assemblea generale nella sede della Banca in Torino.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Tramways a vapore Int. di Milano-Bergamo-Cremona. — Pagamento della cedola N. 9 delle azioni in L. 5 dal 15 luglio.

Strade Ferrate del Sud dell'Austria (Lombardo). — Dal 2 gennaio p. v. saranno pagate le 533 obbligazioni da L 500 state estratte il 1° luglio corrente. N. 103801 al 900 — 119501 al 600 — 145201 al 300 — 165801 al 900 — 193601 al 700 — 219721 al 753.

Strada Ferrata di Cuneo. — Dal 1° corrente sono pagate le obbligazioni estratte; e cioè: 78 obbligazioni 5 0[0 da L. 400 (1ª emissione) e 45 obbligazioni 3 0[0 da L. 500 (2ª emissione).

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Le obbligazioni estratte il 17 giugno p. p. sono rimborsate dal 1° corr. luglio presso la Sede Sociale in Roma.

Obbligazioni Asse Ecclesiastico. — La *Gazzetta Ufficiale del Regno* del 14 corr. n. 164, pubblica l'elenco delle obbligazioni sorteggiate e rimborsabili dal 1° ottobre p. v. presso le Tesorerie provinciali.

EMISSIONI.

Italo-Britannica. — (Società di Navigazione a servizio regolare e diretto fra l'Italia e l'Inghilterra, costituita in Londra il 30 giugno 1890). — Sottoscrizioni a 40,000 azioni di Ls. 5 ciascuna, pari a L. 126.25 (in carta):

L. 12.75 saranno pagabili alla sottoscrizione
» 50.40 » » » ripartizione

I successivi versamenti non eccederanno la somma di L. 50 cadauno e si faranno ad intervalli non minori di due mesi. Sottoscrizioni e versamenti ricevonsi nei giorni 22, 23 e 24 corrente.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Concessione di miniere in Italia.

Con R. decreto del 5 giugno u. s. l'area del campo di concessione della miniera di calamina denominata *Casa Conti*, posta nel territorio dei Comuni di Gorno, Premolo e Ponte di Nessa, provincia di Bergamo, venne estesa ad ettari 394.12 a richiesta del concessionario signor Angelo Beretta.

Con R. decreto del 19 giugno u. s. venne conceduto al signor Davide Vincon la miniera di grafite da lui scoperta nella regione *Dormigliosi* dei Comuni di San Germano, Chisone e Piamollo, in provincia di Torino.

Carboni.

BELGIO. — Il 15 corrente ebbe luogo a Charleroi ed a Liegi l'appalto dei carboni per lo Stato belga; in generale fuvvi una riduzione media di fr. 2 a 2.50 per i minuti, e da 4 a 4.50 per i *gailleteux*.

GERMANIA. — Seguita il ribasso e ne continua la tendenza. Carbone per officine fu contrattato a M. 9 ed anche a 8.50. I *cokes* sostengonsi a 10 M.

Ferri e Ghise.

BELGIO. — Mercato debole, tanto più in seguito al ribasso negli appalti dei carboni per lo Stato.

FRANCIA. — Costante il ribasso. Ferri mercantili e *poutrelles*, a Parigi, fr. 175.

GERMANIA. — Affari nulli, contratti pochi, come nella settimana precedente.

INGHILTERRA. — Assai animato il mercato delle rotaie da Ls. 5-2-6 a 5 5.

— *Middlesbrough.* — Mercato fermo. I fabbricanti della ghisa Cleveland, n. 3, domandano 42 sc. 6 d.

Rame.

FRANCIA. — *Parigi.* — *Chilì*, in barre, prime marche, fr. 155; marche ordinarie fr. 150; lingotti e piastre fr. 158.75; *Best Selected* franchi 163.75; minerale di Corocoro fr. 157.50.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Sempre ricercato ed in rialzo l'inglese laminato, M. 82; elettrolitico da M. 79 a 85; inglese affinato in lingotti da M. 65 a 66 ogni 50 chilogrammi.

INGHILTERRA. — *Londra.* — *Chilì*, a contanti, da Ls. 58 a 58-2-6; a tre mesi, da Ls. 58 12-6 a 58-15. *Though* inglese da Ls. 62 a 63; *Best Selected* Ls. 65 a 65-10; fogli forti Ls. 71; fogli dell'India Ls. 65.

Stagno.

FRANCIA. — *Parigi.* — *Banca*, fr. 253.75; *Billiton*, fr. 251.25; *Détroits*, fr. 250; stagno inglese, 251.25.

GERMANIA — *Amburgo.* — Mercato debole. *Banca* in blocchi, stagno inglese in blocchi e stagno inglese affinato sono ribassati rispettivamente di 2 M. a M. 103, M. 105 e M. 107 ogni 50 chilogrammi.

Inghilterra. — *Londra.* — *Détroits*, a contanti, da Ls. 95-7-6 a 95-10; a tre mesi, da Ls. 95-10 a 96-10. Australiano vale sc. 2, d. 6 sul prezzo dei *Détroits*. Lingotti inglesi ordinari da Ls. 98 a 98-10; le barre da Ls. 99 a 99-10; i lingotti affinati da Ls. 99-10 a 100.

Olanda. — *Rotterdam.* — *Banca*, disponibile, fior. 56 1[2; a termine, fior. 56 3[4. *Billiton*, fior. 56 1[2.

Piombo.

Francia. — *Parigi.* — Marche ordinarie, consegna all'Havre, fr. 33.25; id., consegna a Parigi, fr. 34.

Germania — *Amburgo.* — Mercato molto fermo; rialzo costante. Piombo inglese, in *saumons*, M. 15.40 ogni 50 chilog. contro 14.90 della settimana precedente; piombo tedesco a rotoli, M. 16.70 contro 16.40; piombo tedesco, in *saumons* M. 15.30 contro 14.90; piombo di Spagna, M. 17.50 contro 16.80.

Inghilterra — *Londra.* — Piombo straniero da Ls. 12-17-6 a 13. metallo inglese da Ls. 13-2-6 a 13.5.

Zinco.

Francia. — *Parigi.* — Zinco di Slesia, consegna all'Havre, fr. 62; altre buone marche, consegna all'Havre ed a Parigi, identico prezzo a fr. 61.75.

Germania. — *Amburgo.* — Zinco di Slesia, per consegna, da M. 24.30 a 25.50 ogni 50 chilg. Laminato di Slesia e *Vieille-Montagne*, questo dogana compresa, a M. 27, con rialzo di M. 0.50

Inghilterra. — *Londra.* — Mercato segna ripresa di attività e perciò rialzo. Marche ordinarie da Ls. 23 a 23-5; marche speciali da Ls. 23-5 a 23-10.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1890-91. — *Dal 1° al 10 Luglio 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4086	4065	+ 21	644	640	+ 4
Media	4086	4065	+ 21	644	640	+ 4
Viaggiatori	1.175.989 43	1.256.342 15	— 80.352 72	60.072 61	73.965 08	— 13.892 47
Bagagli e Cani	55.924 46	57.128 44	— 1.203 98	2.166 80	3.299 36	— 1.132 56
Merci a G.V. e P. V. accelerata	311.678 29	313.904 43	— 2.226 14	14.925 80	10.846 69	+ 4.079 11
Merci a P. V.	1.491.132 33	1.528.648 83	— 37.516 50	95.009 92	89.311 41	+ 5.698 51
TOTALE	3.034.724 51	3.156.023 85	— 121.299 34	172.175 13	177.422 54	— 5.247 41
Prodotto per Chilometro	742 71	776 39	— 33 68	267 35	277 22	— 9 87

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Luglio* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli-Piove	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 95	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	4.464.75	12,276.45	1,338.35	1,785.60	2,387.60	4,011.10	7,666.55	5,008.10	1,592.95	5,830.60	3.261.90
Bagagli e Cani	87.45	359.45	31.95	30.20	59.40	11.70	66.75	61.75	39.00	38.95	44.05
Merci a G. V. ed Accelerata	1.235.80	2,342.20	139.60	127.45	203.95	83.20	169.15	607.70	210.30	1.073.10	245.85
Merci a P. V.	5,795.85	6,531.70	1,462.55	3.051.70	1.581.10	36.65	2,523.20	1,562.55	712.15	2.839.50	1.461.20
Totali	11,583.85	21,509.80	2.972.45	4,994.95	4,282.05	4.142.65	10,425.65	7,240.10	2.554.40	9,782.15	5.013.00

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI MAGGIO 1890.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9
Grande Velocità	11.788,35	30.989.30	16.539.45	25,431.81	3.737.58	4,843.95	920.70
Piccola Velocità	617.60	10,042.25	11.300.75	29,658.80	247.20	61.25	105.30
Totali	12,405.95	41,031.55	27,840.20	55,090.61	3.984.78	4.905.20	1.026.00

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pastori Dirett. propr. responsabile

ANNO XXIII. Sabato, 2 Agosto 1890. NUM. 31.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

IL DISASTRO DI GRASSANO
DINNANZI AL TRIBUNALE DI MATERA

(*Continuazione — Vedi n. 29 e 30*).

Seguono le deposizioni.

Veniamo ora alla testimonianza dell'avv. Mancini, assai importante perchè il teste era in quell'epoca pretore della vicina Ferrandina, estendendo la sua giurisdizione anche alla località del disastro. In tale sua qualità egli fu il primo magistrato che si recò sul luogo per praticarvi le investigazioni del caso nei riguardi della giustizia.

Giunto là poche ore dopo il disastro egli vi rimase cinque giorni, consegnando poi in un apposito verbale le risultanze raccolte.

Nella deposizione dinanzi al Tribunale di Matera il teste ha avvalorate queste risultanze con delle dichiarazioni ferme e precise che hanno fatto impressione.

Egli disse infatti che l'investimento fra la frana ed il treno non può essere stato che reciproca come due linee convergenti simultaneamente incontratesi. Il treno giunse mentre la frana cadeva e ciò, secondo lui, spiega come parte della massa franata siasi trovata di fronte alla locomotiva, mentre il restante della massa stessa premeva contro il *tender* ed i successivi primi veicoli dal lato della collina, obbligandoli perciò in posizione inclinata verso il lato opposto, dove la terra del franamento era invece nulla od in minima quantità, pochi centimetri, e andatavi per rimbalzo.

Il teste fu assai chiaro e risoluto nelle sue dichiarazioni, e si capisce per la loro importanza, ritenuto l'ufficio che copriva, queste non tornassero gradite alla parte civile. Non sapendo che opporgli, essa si appigliò al partito di infastidirlo con mille domande strane e non pertinenti alla causa.

Fra queste citerò quella fatta dall'avv. Nocito e cioè se constava al teste di un altro processo in corso per certi valori spariti in occasione del disastro.

Più che una domanda, era forse un'insinuazione, ed è perciò che vi si oppose vivamente l'avv. Galateo della difesa, negandole la pertinenza alla causa.

Replicò l'avv. Nocito investendo violentemente l'avv. Galateo che gli rispose con pari energia.

Fra i due egregi gentiluomini vi era del calore, ma non dell'intenzione, ed il bravo presidente cav. Ribezzi potè quindi assai facilmente appianare con reciproca soddisfazione e senza alcuna lesione all'amor proprio, il momentaneo dissidio.

Il teste avv. Mancini volle tuttavia rispondere alla domanda dell'avv. Nocito e confermò che l'altro processo accennato riguardava una pretesa sottrazione di titoli di credito fra i valori viaggianti nel treno 265 e per la quale fu, a suo credere ingiustamente, iniziato procedimento contro un ex-maresciallo dei carabinieri.

A questo riguardo il teste informò che è pure in corso una querela per calunnia.

Una questione essenziale per lo svolgimento della presente causa è quella di chiarire da qual'ora è incominciata l'interruzione del servizio telegrafico nella tratta Grassano-Grottole in conseguenza della frana che nella sua rovina involse anche i pali che sostenevano i fili del telegrafo, due della ferrovia e sei del Governo.

Su questo proposito un solo unico indizio ha fornito alla sezione d'accusa di Potenza, che istruì la presente causa, la deduzione che la frana sia caduta anteriormente, un'ora prima circa dell'arrivo del treno.

Quest'indizio unico, ripetiamo, consiste nell'annotazione che il telegrafista della stazione di Metaponto, certo Apromolla ha *interpolata a lapis*, dopo che già aveva fatta la consegna dell'ufficio ad altro impiegato e quindi posteriormente alle 7 ant., nel protocollo telegrafico per dire che *nessun ufficio si fa vivo sul filo diretto* dalle ore 4.30 ant.

Ma vedremo in seguito il valore di questa cifra.

Qual teste d'accusa su questo riguardo venne interrogato il cav. Marini, allora Ispettore dei telegrafi dello Stato a Potenza.

Il cav. Marini depose che, avendo ricevuto verso le ore 8 ant. un telegramma da Metaponto che gli segnalava l'interruzione telegrafica senza indicare però, contro le norme seguite sempre, l'ora in cui l'interruzione stessa erasi manifestata, egli per rilevare quest'ora si recò, *due giorni dopo* a Metaponto dove lesse la famosa annotazione, sulla quale basò poi il suo rapporto, acquisito dall'Istruttoria.

A questo riguardo la difesa ha validamente fatto osservare al cav. Marini ed al tribunale come la cifra di *4.30* portata dall'annotazione a lapis, fosse alterata leggendosi chiaramente che sotto vi stava scritto *5 30* e come essa si trovasse, non dove cronologicamente avrebbe dovuto essere, ma dopo di altre annotazioni riflettenti cose di servizio fra cui questa: Che Grassano non rispondeva dalle 5.20 ant. L'annotazione quindi cui il cav. Marini e la sezione d'accusa diedero tanto valore, essendo postuma e viziata, la si doveva ritenere irregolare ed inattendibile.

Aggiunse il difensore avv. Galateo che mentre esso Ispettore governativo, per sapere l'ora in cui principiò l'interruzione andò appositamente ad ispezionare un ufficio ferroviario, non curò poi di sapere come hanno in quella notte funzionato i fili governativi, più particolarmente di sua spettanza, che pure in numero di sei erano appoggiati agli stessi pali colpiti dalla frana.

L'egregio ispettore non seppe che dire.

Sullo stesso argomento venne pure udito il cav. Bellini, Direttore compartimentale dei telegrafi dello Stato.

Egli riferì sul rapporto ricevuto dal cav. Marini.

Mostratogli ad istanza della difesa il protocollo originale contenente l'annotazione dell'Apromolla, egli nella sua competenza e lealtà ammise che pel modo in cui era stata fatta e pel posto fuori dell'ordine cronologico che occupava, la famosa annotazione era irregolare.

Interrogato se gli fosse constato delle interruzioni sui fili governativi e da qual'ora, risultò dalla sua risposta che sulle linee del Regio Governo non si constatò, non fu segnalata alcuna interruzione prima delle ore 5,45 ant. — ora del disastro.

E siamo al teste Apromolla, l'autore dell'annotazione caposaldo dell'accusa.

Il contegno di questo teste non piacque nè all'accusa, nè alla difesa.

Alle interrogazioni del Presidente e delle parti risponde con dei frequenti: *non ricordo.*

Vide l'Ispettore cav. Marini? Che gli disse? Che gli rispose? Non ricorda.

È sua l'annotazione? Sì. Perchè dessa trovasi fuori posto? In qual'ora, dopo le sette ant., la fece? Non ricorda.

Ad istanza della difesa gli si mostra il protocollo telegrafico.

Allora un pallido raggio di memoria rischiara la mente del teste. Dichiara che l'annotazione la scrisse postumamente ed unicamente per giustificarsi e mettersi in regola, evitando così gli eventuali rimproveri per non aver nella notte rilevata l'ora precisa dell'interruzione.

Ma allora perchè scrisse *5,30*, poi *4,30? Non ricordo.* Ammette che *può* essere stato lui a rettificare la cifra, ma perchè la rettificò, *non ricorda.*

Dalla bussola, gli si osserva, potevasi rilevare il funzionamento del telegrafo. L'avete osservato? Non ricorda; d'altronde la bussola era vecchia e non funzionava sempre. Può averla guardata e non guardata, non lo sa dire.

E così di seguito, col contegno freddo e fatalista d'un uomo sciupato dalla febbre, movendo ora a sdegno ed ora a compassione gli interroganti.

Sopra questo teste sfinge o disgraziato il pubblico Ministero fece le sue riserve.

Gli seguì il teste Gastinelli, l'impiegato che prestò servizio nella stessa notte alla stazione di Salandra-Grottole, a sei chilometri circa dal luogo del disastro, verso Metaponto.

Egli depose che non ricevendo notizia del treno 265, in ritardo, ne domandò ad intervalli, fra l'adempimento di una e l'altra operazione d'ufficio, notizia a Grassano, senza ricevere alcuna risposta.

Alle ore *6 ant.* (notisi la distanza dalle ore *4,30* dell'annotazione) Metaponto gli telegrafò che eravi filo a terra.

Verso le sette giunse dal luogo del disastro il primo ferito, ed allora telegrafò pei soccorsi.

Aggiunse il teste che delle mancate risposte di Grassano non si stupì, essendo ciò una trascuranza solita di quella stazione.

Il rinvio della causa.

Siamo giunti all'udienza del 26 luglio.

Si richiamano i testi Apromolla e Gastinelli.

Essi confermano le loro deposizioni.

Il Pubblico Ministero domanda quindi che contro di essi si proceda per reticenza a rispondere e falsa deposizione. Reticente l'Apromolla, falso il Gastinelli. Perchè questo ultimo?

Perchè disse che il primo ferito giunse verso le sette, mentre nella deposizione dell'istruttoria scritta si legge che arrivò alle sei e minuti.

Alla domanda del Pubblico Ministero si associò naturalmente la Parte Civile, specialmente per quanto riguardava il Gastinelli.

Egli, secondo la Parte Civile in persona dell'avv. Nocito, era un teste falso perchè depose che, saputo del disastro dal primo ferito giunto a Grottole, telegrafò per soccorsi alle 7, mentre risulta dal protocollo telegrafico che il telegramma fu scritto alle 6,53.

La difesa fa rilevare che il teste disse ***verso le sette*** e che quindi le cose collimano.

A questo proposito l'avv. Sinisgalli eloquentemente rileva che dal dibattimento orale emerge ad ogni teste udito, e sempre più evidentemente, qual garbuglio sia stata l'istruttoria scritta, che udì e riportò, ma non si curò di chiarire le contraddizioni essenziali sulle ore e sulle distanze, ed è così che, mentre fu constatato e convenuto essere il disastro avvenuto alle ore 5,45 ant., si è scritto nella deposizione Gastinelli che il primo ferito giunse alla stazione di Grottole — distante sei chilometri — alle ore sei.

Riguardo al teste Apromolla l'avv. Sinisgalli rilevò che egli sostanzialmente non si è contraddetto.

L'Apromolla non s'interessò certo del treno 265 prima dell'ora in cui doveva giungere a Metaponto, distante parecchio da Grassano, ma assai probabilmente egli non si interessò in quella notte nè di questo nè di quello. Forse dormiva, forse si assentò. Quando poi seppe del disastro, egli tentò di coprire — non presago delle conseguenze del suo operato — la sua personale responsabilità, con la famosa, erronea, postuma e viziata sua annotazione sul protocollo telegrafico.

All'eloquente discorso dell'avv. Sinisgalli seguì la parola grave dell'on. Taiani.

Egli rilevò che si trattava di testi dell'accusa, e, per la verità, constatò che il procuratore del Re ha visto passarsi dinnanzi ben altri suoi testi sospetti di falsità, come quel coro di contadini del luogo che, pur di far contro all'imputato guardiano Morea, dichiararono le loro abitazioni, da cui videro e constatarono, ecc., ecc., distanti pochi metri dalla collina franata, mentre risultarono abitare lontano dei chilometri.

L'on. Taiani notò ancora come la confusione delle ore e delle distanze domini in tutto il processo scritto, rilevando a proposito che nella deposizione scritta del teste prossimo ad udirsi si legge ch'egli ricevè notizia del disastro alle ore 5,15, cioè mezz'ora prima che avvenisse!

Hanno replicato con vivacità gli avv. Paladino e Nocito della Parte Civile, sostenendo simulata la franchezza del Gastinelli e la smemoratezza dell'Apromolla.

Sorse ultimo l'avv. difensore Galateo, che con parola pacata ed argomentazioni stringenti, fece presente come non fosse esaurita tutta la parte testimoniale riguardante il telegrafo e che altri testi avrebbero potuto provare esatte le deposizioni dell'Apromolla e del Gastinelli.

D'altronde le dimenticanze dell'Apromolla possono spiegarsi considerando ch'egli è un consunto fisicamente ed intellettualmente dal clima micidiale di Metaponto. Dopo il disastro egli subì una grave malattia, e fu dopo di questa malattia e trascorso un anno dalla data del disastro ch'egli fu, *per la prima volta*, interrogato.

Riguardo al Gastinelli, l'avv. Galateo facilmente rileva l'assurdità della domanda. Nessun uomo sano, e tanto meno un ferito, può percorrere sei chilometri in un quarto d'ora.

Le cifre dette dal Gastinelli sono più che attendibili alla prova dei fatti.

Concluse infine rilevando l'intempestività, l'inopportunità della domanda, il cui scopo appare evidente — per la Parte Civile — quello di differire la causa.

Il Tribunale si ritira e quando rientra il Presidente dà lettura di un'ordinanza con cui si accolgono le conclusioni della difesa per quanto riguarda il Gastinelli, rimandandolo libero. Per l'Apromolla invece, reticente, ordina che si proceda giudizialmente.

L'Apromolla avendo mantenuto, anche dopo quest'ordinanza, le sue dichiarazioni, venne immediatamente arrestato.

Ed ora permettetemi qualche considerazione.

L'Amministrazione ferroviaria si presentò al dibattimento con una massa formidabile di prove che spaventò la Parte Civile.

Ho assistito attentamente al dibattito e subito mi accorsi che si tendeva ad un rinvio della causa.

Lo si capì quando uno dei deputati avvocati rimproverò quasi al Presidente del Tribunale di essere deferente (mentre non era che cortese e giusto con l'una e l'altra parte) verso la difesa, aggiungendo che si sarebbero saputi prendere i provvedimenti opportuni. Quali?

Lo si comprese meglio, il proposito del rinvio, quando si udì l'on. Nocito dichiarare che non poteva rinunciare al giudizio, quale perito, dell'on. Baccarini.

E si noti che l'on. Baccarini fu citato nell'ultimo giorno utile, forse senza interpellarlo, e quando già si sapeva che era ammalato e che quindi non era in grado di presenziare il processo, come egli stesso confermò da San Marcello.

Ultimo pretesto lo fornirono i testi Gastinelli ed Apromolla, e più esattamente quest'ultimo.

Di che lo si possa imputare è ciò che vedremo.

Le ragioni addotte dal Pubblico Ministero vennero ampiamente confutate. Non ricordarsi, dopo anni, non è mentire, quando specialmente un teste si trova nelle condizioni fisiche dell'Apromolla.

La difesa ha strenuamente combattuto la domanda a procedere, e secondo me giustamente, perchè, più dell'individuo, — teste d'accusa e causa principale del presente processo contro la Ferrovia — essa difendeva la causa, che si tendeva a rinviare.

Il Tribunale ha tuttavia creduto di decidere diversamente ed ha, d'ufficio, rinviata la causa.

Quali considerazioni, non conosciute, abbiano determinata questa decisione, non so.

Si rifarà il processo, forse a novembre, dopo le ferie, con quante spese a carico delle parti e dell'erario, immaginate voi.

Nel frattempo avremo il processo contro l'Apromolla.

Supponiamo pure che gli si apra la memoria.

Che ne verrebbe fuori? Potrà forse egli contestare di aver scritta la sua annotazione irregolarmente, a matita, trascorse delle ore dal fatto che voleva rilevare? Potrà egli negare d'aver scritto la cifra *5,30 ant.* prima e d'aver poi corretto il *5* facendone un *4?*

Il processo dell'Apromolla, a parte il gravissimo inconveniente del rinvio che ha occasionato, non può che giovare alla verità.

E se fortuna volesse che l'Apromolla ***si ricordasse come, perchè*** e per quali ***suggestioni*** scrisse l'annotazione e viziò le cifre, io credo che, *comunque stranamente provocato*, il rinvio non avrà giovato alla Parte Civile.

Permettetemi di concludere con un ringraziamento all'egregio Presidente del Tribunale, cav. Ribezzi, per la cortesia colla quale facilitò l'opera della stampa.

P.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

RELAZIONE

del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea Generale dell'8 maggio 1890

(*Continuazione — Vedi Num. 27*).

(Allegato n. 8-*e*). — Rifacimento di m.l. 400 di binario sulla linea Colico-Sondrio e risanamento per circa 31 mila metri cubi della massicciata lungo varie linee complementari; formazione di scogliere a difesa della ferrovia Colico-Sondrio contro i torrenti Mallero, Massino e Bitto e rafforzamento delle scogliere esistenti sul tronco Belluno-Feltre; costruzione di un ponte provvisorio a tre luci presso Gorgo sul tronco Treviso-Motta; ricostruzione di due manufatti fra Loreo ed Adria; consolidamento di alcuni rilevati sul tronco Parma-Piadena e del corpo stradale fra Tolentino e San Severino; allargamento del ponte sul Marecchia presso Rimini e rafforzamento della travata sui fiumi Uniti presso Ravenna; costruzione di un sottovia nella stazione di Sambenedetto; allargamento e sistemazione di alcune trincee sul tronco Giulianova-Teramo; consolidamento di altre trincee, sistemazione di cunette e di altre opere d'arte sul tronco Zollino-Gallipoli.

Impianto delle nuove fermate di Levada (Belluno-Treviso) e di Ozzano (Parma-Berceto); costruzione di 8 case cantoniere delle quali 2 sul tronco Parma-Piadena e 6 fra Attigliano e Viterbo, sul quale ultimo tronco furono pure costruiti 10 forni da pane; ampliamento del piazzale della stazione di Usmate; impianto di nuovi binari in quella di Lecco; ampliamento dei piazzali nelle stazioni di Colico e Morbegno; impianto del servizio merci nella stazione di Postioma e sistemazione del servizio medesimo in quella di Sedico Bribano sulla linea Treviso-Belluno; sistemazione del servizio di acqua nelle stazioni di Legnago, Feltre, Alano-Fener e Chioggia.

Ampliamento provvisorio della stazione di Rimini in dipendenza dell'innesto della linea per Ravenna e Ferrara; continuazione ed ultimazione dell'ampliamento della stazione di Ravenna per l'allacciamento della linea medesima.

Ampliamento e sistemazione del servizio merci nelle stazioni di Casalmaggiore e San Giovanni in Croce sul tronco Parma-Piadena; ampliamento e sistemazione dei vari servizi nella stazione di San Severino e impianto di sonerie ai dischi e di altri meccanismi fissi in alcune stazioni del tronco Roma-Sulmona; completamento dei lavori di ampliamento della stazione di Tivoli ed incominciamento di quelli per ampliare la stazione di Montecelio sulla stessa linea; proseguimento dei lavori in dipendenza dell'innesto del tronco per Lavezzola nella stazione di Lugo e ultimazione dei lavori di ampliamento della stazione di San Benedetto del Tronto.

(Allegato n. 9). — Iniziati i lavori per l'impianto del servizio di riserva nella stazione di Codogno; ampliamento e sistemazione dei depositi di combustibile nelle stazioni di Colico, Treviglio Piacenza, Parma, Modena, Firenze, Foggia e Bari ed incominciamento di quelli per l'ampliamento dei depositi di combustibili nelle stazioni di Foligno e di Pistoia; sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Padova e pressochè compiuta quella dei rifornitori nelle stazioni di Ferrara, Parma, Modena, Porto Civitanova e Terontola; impianto di piattaforma da m. 8.50 per girare le locomotive nelle stazioni di Ferrara, Parma e Modena.

Completamento dei lavori al corpo stradale, opere d'arte ed armamento per il raddoppio del binario fra Brescia e Sommacampagna, fra San Martino Buonalbergo e Vicenza, fra Rogoredo e Casalpusterlengo, fra Codogno ed il Po, fra Parma e Piacenza e fra Fara Sabina ed Orte. Per il raddoppio del binario fra Orte e Chiusi vennero appaltati i

lavori e furono iniziati quelli per il raddoppio fra Padova e Vicenza.

Impianto di nuovi binari nella stazione di Pizzighettone; impianto di un quarto binario nella stazione di Dossobuono; del binario di raddoppio nella stazione di Soliera e di Montegrotto; incominciamento dei lavori del primo gruppo per l'ampliamento della stazione di Cremona nonchè di quelli per l'ampliamento della stazione di Pistoia; impianto di binari di ricovero nella stazione di Foligno e prolungamento del binario di 1ª linea in quella di Montecalvo.

Incominciamento dei lavori di rafforzamento delle travate metalliche e sostituzione di vôlti in muratura ad alcuni manufatti lungo il tronco Pistoia-Pisa, e di quelli per il rialzamento della livelletta fra i chilometri 207 e 209 del tronco Chiusi-Firenze e per la sistemazione dei ponti Bigurro, Vingone, Orlene, Cozzano e Vitiano sullo stesso tronco; lavori per l'allacciamento delle linee attorno Roma, per l'impianto della nuova stazione di servizio a Prenestina sulla linea Sulmona-Roma e dei lavori di ampliamento e di sistemazione della stazione di Portonaccio; costruzione dei piani caricatori militari nelle stazioni di Aquila e di Rimini e allargamento provvisorio del cavalcavia di Galliera nella stazione di Bologna, in cui venne pure costruito un nuovo ponte sul canale Naviglio e si procedette all'impianto di nuovi binari ed alla costruzione della tettoia per il vettovagliamento delle truppe.

III. — Studi e costruzione delle nuove linee concesse alla nostra Società.

Coll'art. 3 della convenzione stipulata col Governo il 20 giugno 1888 ed approvata colla legge del 20 luglio successivo noi abbiamo assunto l'obbligo di dare ultimate le cinque linee, indicate nella convenzione stessa, per poterle aprire all'esercizio entro i termini seguenti, a partire dal giorno dell'approvazione dei piani e dei profili definitivi:

a) *Lecco-Colico*. — Quattro anni per il tronco Lecco-Lierna (chilometri 15) e sei anni per la rimanente parte:

b) *Rocchetta Melfi-Potenza*. — Tre anni per il tronco Rocchetta Melfi-Rionero (chilometri 25) ed otto anni per il resto;

c) *Rocchetta Melfi-Gioia del Colle*. — Due anni per il tronco Rocchetta Melfi-Rapolla-Lavello (chilometri 23) e tre anni per la rimanente parte;

d) *Sulmona-Isernia*. — Tre anni per il tronco Sulmona-Canzano (chilometri 25) ed otto anni per il rimanente tronco Canzano-Isernia;

e) *Barletta-Spinazzola*. — Tre anni dopo l'apertura della linea Rocchetta Melfi-Gioia del Colle.

E con l'art. 5 ci siamo obbligati a presentare all'approvazione del Governo i progetti definitivi di esecuzione entro sei mesi dal 20 luglio 1888 per le linee e per i tronchi da costruirsi nel termine non maggiore di tre anni; entro un anno per le linee e pei tronchi da costruirsi nel termine non maggiore di otto anni ed entro due anni per la linea Barletta-Spinazzola.

In adempimento agli obblighi assunti noi abbiamo eseguito lo studio dei progetti definitivi ed abbiamo intrapresa la costruzione delle nuove linee come vi esponiamo qui sommariamente.

Lecco-Colico.

Il progetto della intera linea presentato alla approvazione del Governo sotto la data 18 novembre 1888 venne approvato con decreto ministeriale 5 maggio 1889.

Appena ottenuta l'approvazione si è proceduto ad eseguire le espropriazioni, le quali presentano difficoltà per le condizioni speciali delle località da attraversarsi con la nuova linea.

Concordate le espropriazioni per la maggior parte del tronco Lecco-Varenna (chilometri 22) furono indetti nel giorno 9 dicembre 1889 gli appalti per detto tronco e nello stesso mese vennero stipulati i contratti con le Imprese costruttrici.

Con successivi contratti stipulati nel mese di marzo del corrente anno fu appaltato anche il tronco della lunghezza di tre chilometri e mezzo da Varenna a Bellano.

I lavori incominciati nel mese di gennaio scorso per il tratto Lecco-Varenna e nello scorso aprile per il tratto Varenna-Bellano si trovano sviluppati su tutto il tronco Lecco-Bellano, specialmente nei movimenti di materie per il corpo stradale e nelle gallerie.

Rocchetta Melfi-Potenza.

I progetti di esecuzione vennero presentati al Governo in data 10 gennaio 1889 pel tronco Rocchetta Melfi-Rionero e in data 10 luglio 1889 pel tronco Rionero-Potenza.

Il Ministero approvò con decreto 10 agosto 1889 il progetto del tronco Rocchetta Melfi-Rionero e furono indetti gli appalti per questo tronco nel mese di settembre e stipulati i contratti con le Imprese nel successivo mese di ottobre.

Il primo tratto di metri 858 a partire dalla stazione di Rocchetta è a doppio binario, dovendo servire alle due linee per Potenza e per Gioia del Colle, e comprende il ponte sull'Ofanto in sette archi di nove metri di luce ognuno. Per approfittare della stagione propizia alla esecuzione della fondazione del ponte ed in considerazione del breve tempo concesso per l'apertura all'esercizio del tronco Rocchetta Melfi-Rapolla-Lavello della linea per Gioia furono appaltati in giugno 1889 i lavori per il suindicato tronco a doppio binario onde incominciare, come si è fatto, in luglio gli scavi per la fondazione del ponte Ofanto.

Vi indichiamo ora sommariamente lo stato d'avanzamento dei lavori sul tronco Rocchetta Melfi-Rionero a tutto il mese di marzo u. s.

I movimenti di materie per lo scavo delle trincee e per la formazione dei rilevati sono eseguiti per due quinti.

Le opere d'arte secondarie in numero di 65, di luce variabile da metri 0.80 a metri 8.00, e le opere d'arte principali consistenti in N. 22 ponti e viadotti in più archi di luce variabile da m. 6 a m. 12 sono in corso di costruzione.

I lavori eseguiti per le gallerie risultano dal seguente specchio:

Numero progressivo	Indicazione delle gallerie	Lunghezza delle gallerie	Scavo per l'avanzamento in piccola sezione	Rivestimento della calotta	Rivestimento dei piedritti
		metri	metri	metri	metri
1	Galleria S. Venere (a doppio binario) . . .	175	175	175	37
2	» Caprai 1ª	213	138	—	—
3	» Caprai 2ª	256	97	12	—
4	» Capannola	340	229	24	—
5	» Paradiso	258	258	—	—
6	» Seminello	134	—	—	—
7	» Maria Giovanna . .	110	110	—	—
8	» Solorso	558	215	81	—
9	» Paglia	100	100	60	—
10	» Cardinale	1,491	240	65	36
11	» S. Agata	275	66	42	—
12	» Foresta 1ª	260	260	205	15
13	» Foresta 2ª	284	215	—	—
14	» Fontanalba	697	365	—	15
15	» Mussonetto	341	341	—	—
16	» Pantano	206	206	—	—
17	» Costantinopoli . .	311	311	—	—
18	» Pietre Nere . . .	378	378	—	—
19	» Barile	233	233	—	—
	Totali . . .	6,620	3,937	264	103

La galleria del Cardinale, la più lunga del tronco, che attraversa terreni argillosi, è attaccata dalle due bocche e da quattro pozzi.

Sono in corso di costruzione le case cantoniere ed i fabbricati per le stazioni.

Per quanto riguarda il tronco Rionero-Potenza, sono ancora in corso gli studi definitivi in base ad un tracciato concordato in massima coi rappresentanti del Governo e dei paesi attraversati.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Quarta conferenza internazionale a Berna sulla legislazione internazionale dei trasporti ferroviari.

Siamo informati che l'Incaricato d'affari di Svizzera ha comunicato al nostro Governo copia d'una Nota circolare, diramata dal Consiglio Federale agli Stati interessati alla Legislazione internazionale dei trasporti per via ferrata, per convocarli ad una 4ª conferenza in Berna.

La conferenza avrà luogo il giorno 13 ottobre p. v., e, giusta il protocollo finale della conferenza precedente, essa avrà per scopo di trasformare in convenzione definitiva i progetti adottati.

><

Per la colonizzazione interna del Regno.
(*Prossima conferenza ferroviaria a Roma*).

Per iniziativa delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, avrà luogo prossimamente in Roma una conferenza, alla quale giusta quanto abbiamo già annunciato nelle « Informazioni » del n. 27, prenderanno parte anche i rappresentanti del Governo per discutere intorno alle modalità da richiedersi per la concessione di agevolezze ferroviarie per il trasporto di operai, di braccianti, di masserizie e di strumenti di lavoro, destinati alla colonizzazione dei terreni incolti. Alla conferenza stessa prenderà anche parte il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, in persona del signor comm. Tito Pasqui, Direttore-Capo della Divisione Agricoltura.

><

Ferrovia Genova-Ovada-Asti.
(*Progetti opere d'arte speciali tronco Campoligure-Ovada*).

Sono stati testè sottoposti all'esame ed all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici i progetti delle opere d'arte speciali del tronco Campoligure-Ovada della linea Genova-Ovada-Asti. Esse sono le seguenti:

1. Ponte obliquo a 3 archi, di m. 10 di luce retta ognuno, sulla Stura;
2. Ponte in ferro sul rio Luvotta della luce di m. 12.36;
3. Ponte obliquo a tre archi, di m. 12 di luce retta ognuno, sulla Stura;
4. Ponte dell'apertura di m. 15 sul rio Berlino;
5. Ponte di m. 22.50 sul rio Tornarolo;
6. Ponte a travata metallica, della luce di m. 60.60 (obliquo) sulla Stura;
7. Ponte obliquo a cinque archi, di m. 10 di luce retta ognuno, sulla Stura;
8. Ponte a quattro archi, della luce di m. 12.50 ognuno, sulla Stura.

I progetti suindicati sono già stati dichiarati meritevoli della superiore approvazione dal R. Ispettore tecnico delle costruzioni concesse alla Società esercente le Strade Ferrate del Mediterraneo.

><

Ferrovia Messina-Patti-Cerda.
(*Dati tecnici sul tronco San Filippo-Milazzo*).

Diamo alcune informazioni tecniche intorno al tronco della ferrovia Messina-Patti-Cerda, compreso fra San Filippo e Milazzo, di cui è imminente l'apertura all'esercizio.

Questo tronco misura la lunghezza di m. 6719, la quale è suddivisa: nel senso planimetrico, in m. 4246.24 di rettilinei ed in m. 2472.76 di tratti in curva; e nel senso altimetrico, in m. 2635.47 di orizzontali, in m. 1383.53 di livellette in ascesa ed in m. 2700 di livellette in discesa. Il raggio minimo adottato nelle curve è di m. 500, e la pendenza massima è limitata al 6 per mille. Lungo il tronco sono state impiantate due stazioni denominate San Filippo-Archi e Milazzo. La continuità delle strade ordinarie attraversate colla ferrovia è mantenuta con 12 passaggi a livello, e per l'alloggio del personale di sorveglianza della via sono state costruite n. 5 case cantoniere doppie e n. 3 semplici, oltre a 5 garette in muratura.

L'armamento è formato con rotaie del tipo Vignole in acciaio, della lunghezza di m. 9 e del peso di chilogrammi 36 per metro lineare, conformi al primo tipo delle ferrovie complementari, collegate fra loro a giunto sospeso e poggianti, ogni campata, su 10 traverse.

L'opera d'arte più importante costruita lungo il tronco consiste nel ponte a travata metallica in una sola campata, della luce di m. 45, sul Curiolo. Sono anche stati costruiti due muri di sostegno, nonchè i seguenti manufatti minori: acquedotti da m. 0.30 a m. 1, n. 25; ponticelli da m. 1 a m. 3, n. 7; id. da m. 4 a m. 7, n. 2.

><

Ferrovie Valtellinesi.
(*Progetto per lavori di miglioramento*).

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, prendendo argomento dai nuovi numerosi e considerevoli danni causati alle linee Valtellinesi dalle recenti piene del Tartano, ha richiamato l'attenzione del R. Ispettorato Generale delle ferrovie sulla necessità ed urgenza assoluta di provvedere in modo efficace al miglioramento delle linee stesse onde garantirne la regolarità e sicurezza dell'esercizio.

Essa ha pertanto interessato l'Ispettorato Governativo a volere autorizzare d'urgenza i lavori proposti fino dallo scorso anno.

><

Ferrovia Chilivani-Ozieri.
(*Progetto di variante al tracciato approvato*).

Ci informano che la Direzione Generale della Società per le Strade Ferrate secondarie della Sardegna ha sottoposto alla approvazione governativa un progetto di variante al tracciato approvato per la linea Chilivani-Ozieri nel tratto compreso fra il km. 0 ed il km. 1.778.

Fa parte del progetto anche il tipo della stazione di Chilivani.

Scopo della variante è quello di mettere la linea in buone condizioni di stabilità senza peggiorare quelle di esercizio della linea.

I lavori della linea da Chilivani ad Ozieri sono oramai compiuti, fatta eccezione per l'armamento, ed escluso il tratto corrispondente alla variante; per cui la Direzione predetta ha richiamata l'attenzione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate sulla necessità di approvare con sollecitudine il progetto del quale trattasi, giacchè quanto più sollecita avverrà l'approvazione, altrettanto sollecita si verificherà l'apertura all'esercizio della linea.

Il progetto in discorso ha già avuto l'approvazione del R. Ispettore-Capo del Circolo Ferroviario di Cagliari.

><

Locomotive e carrozze della Mediterranea.
(*Sostituzione di nuovo materiale al vecchio da demolirsi*).

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato delle Ferrovie il prospetto indicante le locomotive e le carrozze da demolirsi negli anni 1889-1891, per aver raggiunta l'età-limite di 40 anni, e da sostituirsi con altri rotabili congeneri di tipo normale.

Il materiale considerato nel prospetto è il seguente:

1889-90. — N. 1 locomotiva ordinaria a 4 ruote accoppiate;
N. 1 locomotiva-tender a 4 ruote accoppiate;
N. 1 carrozza-salone a 2 assi;
N. 13 carrozze di 1ª classe a 2 assi;
N. 9 » 2ª » »
N. 49 » 3ª » »

1890-91. — N. 1 locomotiva ordinaria a ruote libere;
N. 15 carrozze di 2ª classe a 2 assi;
N. 1 carrozza di 3ª classe a 2 assi.

La spesa preventivata per la sostituzione del materiale suindicato risulta come segue:

Esercizi 1889 90	L. 770,287.00
Id. 1890-91	» 187,442.00
Totale	L. 957,729.00

da ripartire nel modo seguente:

A carico della Società	L. 100,454 65
A carico del fondo di riserva . .	» 518,915.35
A carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali	» 338,359.00
Totale come sopra	L. 957,729.00

><

Fabbisogno di rotaie e ferri minuti per la Mediterranea.

Completiamo le informazioni date nel *Monitore* della scorsa settimana, dando la distinta dei materiali metallici occorrenti per l'armamento delle linee *Cuneo-Saluzzo* e *Velletri-Terracina* (da Velletri a Sezze, fra le progressive 0.277.77 e 41.140.52) giusta il fabbisogno sottoposto alla approvazione Governativa dalla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo; fabbisogno che comprendeva anche i materiali per le linee Cornia-Piombino e Sparanise-Gaeta, dei quali abbiamo detto apppunto nel n. 30.

		Cuneo-Saluzzo	Velletri-Terracina
Rotaie da m. 9.00 . . .	N.	7,360	8,060
Id. da m. 8 945 . .	»	400	1,670
Id. da m. 6 00 . . .	»	125	110
Stecche a corniera . .	»	15,900	19,800
Chiavarde a becco . . .	»	32,100	40,000
Piastre	»	40,000	76,000
Arpioni ordinari . . .	»	133,000	168,000
Arpioni d'arresto . . .	»	32,100	40,000
Rotaie di lunghezza eccez.	»	235	209
Controguide piegate . .	»	98	68

><

Ferrovia Pavia-Abbiategrasso.
(*Per la concessione*).

Ci consta che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha interessato il Ministero dei Lavori Pubblici a far paghi i voti del Comitato promotore della progettata ferrovia Pavia Abbiategrasso pronunciandosi favorevolmente sulla domanda di concessione della ferrovia medesima, la cui sollecita costruzione è vivamente appoggiata dalle Camere di Commercio di Milano e di Pavia e da altri Uffici ed Autorità locali.

Ricordiamo che abbiamo date notizie in proposito nei numeri 13, 11 e 5 del corrente anno.

><

Stazione di Lecco.
(*Progetto lavori del secondo e terzo gruppo*).

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato per approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto pel secondo e terzo gruppo di lavori da eseguirsi nella stazione di Lecco onde ampliarla in modo che possa corrispondere convenientemente ai bisogni dell'esercizio.

La Direzione predetta, nel rassegnare il suddetto progetto, ha fatto domanda per essere autorizzata a disporre per la esecuzione dei lavori compresi nel 2° gruppo, ed ha chiesto lo stanziamento a carico del fondo costruzioni (linea Lecco Como) della somma di L. 326,943.71, quota-parte assegnatale sull'importo dei lavori e dell'armamento, delle espropriazioni e dei lavori già autorizzati.

Qualora poi difficoltà di ordine finanziario si opponessero allo stanziamento integrale della predetta somma, la Società stessa domanda che sia autorizzata almeno la costruzione dei lavori del 2° gruppo, che rivestono il carattere di maggiore urgenza, ed il cui importo sarebbe di L. 236,100.

><

Riordinamento del servizio dei trasporti militari.

Per effetto di accordi intervenuti fra le amministrazioni della Guerra e della Marina e quelle delle Reti Mediterranea ed Adriatica; accordi compiutisi in un corso di conferenze di cui ci siamo occupati a suo tempo — le notevoli modificazioni, alle disposizioni vigenti in materia di trasporti militari, andarono in vigore ieri, 1° agosto.

Le principali aggiunte e modificazioni riguardano: Viaggiatori e bagagli; merci; cavalli e muli; veicoli ed affusti; polveri, fuochi da guerra, dinamite ed altri esplodenti; treni speciali; disposizioni generali.

Per le numerose e notevoli modificazioni è occorso far luogo alla ristampa del *Regolamento*, delle *Istruzioni* e del *Prontuario* dei prezzi fatti, relativi al servizio stesso.

Nella circostanza della ristampa e specialmente in vista delle modificazioni avvenute nella tariffa delle polveri si è riformato in modo sostanziale l'ordinamento del Prontuario, dividendolo in due parti, la prima delle quali contiene tutti i prezzi stabiliti su basi di tariffa costanti, *persone*, *bagagli*, *cavalli e muli*, *veicoli ed affusti*, *locomotive stradali*, *polveri ed altri esplodenti*, *ecc.*) e la seconda gli altri stabiliti invece su base di tariffa differenziali, (*merci*, *vettovaglie*, *ecc.*).

Il servizio cumulativo ha luogo fra le *Reti Mediterranea ed Adriatica*, esclusa la Sicula; per quanto concerne la linea *Albano Laziale-Nettuno*, esercitata dalle Ferrovie del Mediterraneo, il servizio cumulativo ha luogo computando però le tasse in base alle distanze separate.

Inoltre il servizio cumulativo è esteso per tutti i trasporti militari di persone e di cose, sia a grande che a piccola velocità, alle seguenti ferrovie:

a) *Ferrovie Venete* e cioè per le linee: *Treviso-Cittadella-Vicenza*; *Vicenza-Schio*; *Padova-Cittadella-Bassano*; *Camposampiero-Montebelluna*; *Conegliano-*

Vittorio; *Udine-Cividale*; *Udine-Portogruaro*; *Parma-Guastalla-Suzzara; Bologna-Portomaggiore* e diramazione *Budrio-Massa Lombarda; Arezzo Pratovecchio-Stia;*

b) *Ferrovia Santhià-Biella* per tutti i trasporti, ferma la condizione del computo delle tasse in base alle distanze separate;

c) *Ferrovia Novara-Seregno* limitatamente al trasporto dei viaggiatori, bagagli e cani, ed a determinate corrispondenze.

><

Trasporti per conto delle Società Cooperative di Consumo fra gli Agenti ed Operai Ferroviari.

Col 1° corrente, d'accordo colle Ferrovie Meridionali esercenti la Rete Adriatica, colle Ferrovie Sicule, Nord-Milano, Novara-Seregno e del Ticino (Santhià-Biella), la riduzione del 50 0[0 sulle tasse di porto di determinate merci trasportate per conto ed a spese delle Società Cooperative di Consumo fra gli Agenti ed Operai ferroviari, attualmente accordata in via di rimborso, verrà applicata all'atto stesso dell'eseguimento dei trasporti, sotto l'osservanza di norme speciali contenute in apposito regolamento che sarà dalla Ragioneria Centrale distribuito alle Stazioni delle località in cui hanno sede le Società Cooperative stesse e che dovranno applicare dette tasse.

Le Società Cooperative di Consumo fra gli Agenti ed Operai ferroviari ammesse a fruire della concessione sono le seguenti: Bologna, Bra, Bussoleno, Cecina, Civitavecchia, Chiasso, Firenze, Foligno, Livorno, Luino, Milano, (Palazzo ex Litta), Milano (suburbana), Moneglia, Novara, Palermo, Pisa, Pontassieve, Roma, Sampierdarena, Siena, Torino, Udine, Venezia, Ventimiglia, Verona.

><

Biglietti festivi Lago Maggiore-Monte Generoso.

L'Impresa di Navigazione del Lago Maggiore, da oggi, 2, in poi, in tutti i giorni festivi, nonchè alla vigilia degli stessi, rilascierà dalle sue Agenzie dei biglietti di andata e ritorno pel viaggio in prima classe dalle principali stazioni del lago alla Vetta del Monte Generoso e ritorno (via Luino, Ponte Tresa, Lugano) pel prezzo di franchi 10 cadun biglietto.

Questi biglietti, distribuiti al sabato od alla vigilia dei giorni festivi, sono valevoli per questi stessi giorni e, per il ritorno, fino all'ultima corsa del lunedì o giorno successivo al festivo.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

1. Che si possono approvare gli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Baudini Augusto per la costruzione del tronco Urbisaglia-Tolentino della ferrovia Macerata-Albacina, ammettendo l'inapplicabilità della multa contrattuale e la concessione dei maggiori compensi, chiesti dall'Impresa che si crederanno dovuti in diritto;

2. Che si possano approvare gli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori di costruzione della ferrovia da Foggia a Lucera, eseguiti dall'Impresa Domenico Caputo, ammettendo l'applicabilità della multa contrattuale, per ritardo nel compimento dei lavori nel limite d'una sola metà e la concessione dei maggiori compensi che si riconosceranno dovuti a rigore di diritto;

3. Che possa approvarsi il progetto relativo alla costruzione di N. 6 baracche in muratura da servire di alloggio al personale di sorveglianza dei lavori di costruzione dei tronchi da Pisciotta a Castrocucco, della ferrovia Eboli-Reggio. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 25,200;

4. Che gli atti di collaudo dei lavori eseguiti dalla Società Veneta per Imprese e costruzioni pubbliche di Padova per l'esecuzione del tronco da Bribacco a Busche della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, in quanto si riferiscono ai maggiori compensi chiesti dall'Impresa, non meritino di essere approvati;

5. Che debba mantenersi salda a carico della Impresa Carlo Luglio la multa contrattuale per ritardo nella fornitura dei meccanismi fissi, occorsi per l'armamento del tronco da Fornovo a Ghiare, nella ferrovia Parma-Spezia.

><

Tariffe.

Siamo informati che la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha chiesto al Ministero dei Lavori Pubblici di essere autorizzata ad abrogare la tariffa comune N. 142, G. V. italo-francese. Ad una tale decisione la predetta Amministrazione è venuta in seguito ad insistenze del Governo Francese con la Società Parigi-Lione-Mediterraneo per la soppressione della tariffa medesima in quanto riguarda le Ferrovie Francesi; e ciò in causa ai vivi reclami del commercio contro la sensibile riduzione che la tariffa medesima presenta sul percorso Parigi Lione-Mediterraneo in confronto della tariffa intera, specialmente per le derrate a vagone carico di 5000 e di 10,000 chilogrammi.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di opere di consolidamento alla stazione di Borgo S. Lorenzo lungo il tronco Borgo S. Lorenzo-Vaglia della linea Faenza-Firenze;

2. Progetto d'appalto per l'armamento dei tronchi Ponte S. Venere-Rionero, Ponte S. Venere-Gioia e Solmona-Canzano;

3. Progetto di condotta d'acqua potabile per la stazione delle Caldine e case cantoniere lungo il tronco Borgo San Lorenzo-Firenze della linea Faenza-Firenze;

4. Tipi del materiale mobile per la ferrovia Napoli-Ottaiano;

5. Progetto di parziale ampliamento della stazione di Chivasso lungo la linea Torino-Milano;

6. Progetto per la sistemazione delle strade Campanara ed Aia del Pontone presso la stazione di Roccaravindola lungo la linea Caianiello-Isernia;

7. Progetto per l'impianto del binario tronco nelle fermate di Molteno e Castello Rogeno nella ferrovia Lecco-Milano;

8. Perizia per munire di persiane gli alloggi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni lungo il tronco Roma-Avezzano della ferrovia Roma-Solmona;

9. Progetti delle stazioni e dei fabbricati lungo i tronchi da Polcevera ad Ovada della ferrovia Genova-Ovada-Asti;

10. Progetto di massima d'una ferrovia a sezione ridotta da Chiavenna a Castasegna;

11. Progetto per la deviazione della ferrovia e per la sistemazione della frana di Grassano nella linea Napoli-Metaponto;

12. Progetto esecutivo del tronco Boiano-Cantalupo e progetto del ponte a doppio uso sul torrente Bottone o Rio, lungo la ferrovia Isernia-Campobasso;

13. Consolidamento delle frane di S. Stefano lungo il tronco Caprigliola-Ghiareto della ferrovia Parma-Spezia;

14. Condotta d'acqua pel rifornitore della stazione di Portogruaro;

15. Impianto del servizio d'acqua nella stazione di Montorsoli, lungo la ferrovia Faenza-Firenze;

16. Sistemazione di strade e fossi deviati nel territorio di Cerchio lungo il 7° tronco Celano-Collarmele della linea Roma-Solmona;

17. Variante alla curva presso il Casino di Ponte Stura lungo la tranvia a vapore Cuneo-Dronero;

18. Impianto del magazzino merci a grande velocità nella fermata di Ozzano lungo il tronco Parma-Fornovo della ferrovia Parma-Spezia.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 25 luglio (N. 174). — **Regio Decreto 28 giugno 1890,** numero **6963** (Serie 3ª), che approva il quadro organico del Corpo civile insegnante nella R. Scuola allievi macchinisti.

Gazzetta Ufficiale del 29 luglio (N. 177). — **Regio Decreto 2 luglio 1890,** numero **6983** (Serie 3ª), con cui il Comune di Palermo è autorizzato ad applicare le disposizioni contenute negli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 (serie 3ª), per provvedere al risanamento parziale dell'abitato, giusta la planimetria firmata dall'ingegnere-capo del Municipio, Felice Giarrusso, in data 22 agosto 1889. — Tutte le opere da eseguirsi in seguito alla presente autorizzazione sono dichiarate di pubblica utilità e dovranno compiersi nel periodo di cinque anni interamente, salvo quelle relative alla sistemazione delle strade e piazze attorno al Teatro Massimo che dovranno esser compiute prima dell'apertura dell'Esposizione Nazionale in Palermo. — Per la esecuzione delle opere stesse, il cui ammontare è presunto nella somme di lire 1,719,732, il Municipio di Palermo potrà valersi del mutuo di lire 30,000,000 che gli fu accordato con legge 14 luglio 1887, n. 4760 (Serie 3ª).

— **Regio Decreto 10 luglio 1890,** numero **6985** (Serie 3ª), col quale il tratto di via consortile dalla stazione di Savignano Greci alla nazionale delle Puglie è inscritto nell'elenco delle strade provinciali di Avellino.

— **Regio Decreto 10 lgulio 1890,** numero **6986** (Serie 3ª), col quale la strada ora consortile Lucera-Tertiveri- Alberona-Roseto colla diramazione Tertiveri Biccari è inscritta nell'elenco delle provinciali di Foggia.

Gazzetta Ufficiale del 30 luglio (N. 178). — **Legge 20 luglio 1890,** numero **6991** (Serie 3ª), colla quale è stabilito che i pesi e le misure legali nel Regno d'Italia sono unicamente quelli del sistema metrico decimale, le cui unità sono le seguenti: per le ***misure lineari***, il metro internazionale; per le ***misure di superficie***, il metro quadrato; per le ***misure di solidità***, il metro cubo; per i ***pesi***, il gramma, millesima parte del chilogramma internazionale; per le ***misure di capacità***, il litro, volume di mille grammi d'acqua pura a quattro gradi del termometro centesimale. — È pure permesso l'uso delle seguenti misure: il triplo-metro, il quarto di ettolitro ed il quarto di litro. — La legge andrà in vigore il 1° gennaio 1891. — Seguono alla legge due Allegati: *A.* Tabella dei pesi e delle misure metrico-decimali, dei loro multipli e summultipli; *B.* Tariffa dei diritti da pagarsi per la verificazione prima dei pesi e delle misure e per ogni verificazione dei misuratori del gas illuminante e dei manometri campioni.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Varese-Porto Ceresio. — *Deliberazione del Comitato esecutivo in rapporto alla domanda di concessione della Mediterranea.* — Come abbiamo accennato nel n. 28, il Comitato esecutivo aveva già preso in proposito una prima deliberazione nella seduta del 4 scorso luglio; ma il Comitato stesso venne nuovamente convocato per il giorno 21 per deliberare definitivamente intorno alla linea di condotta da tenersi in seguito alla presentazione della domanda di concessione da parte della Mediterranea. Alla importante riunione intervennero tutti i membri del Comitato.

Il presidente comunicò le ultime fasi della quistione ed espose le pratiche che la Presidenza ha creduto dover esperire dopo l'ultima deliberazione del Comitato. Ricordò come, adunatasi la Commissione finanziaria per predisporre lo schema finanziario da unire alla domanda di concessione governativa, essa abbia sospeso i suoi lavori in seguito alle assicurazioni pervenute in quei giorni da molte fonti attendibili intorno alla serietà dell'atto compiuto dalla Mediterranea ed alla possibilità di vedere nel più breve tempo costruita la linea senza sacrifici del paese. Diede all'uopo lettura d'una lettera del comm. M. Massa, Direttore Generale delle Ferrovie del Mediterraneo; nella quale questi, fra altro, conferma che la Società ha presentato istanza di concessione in data 23 scorso giugno, con intendimento di eseguire la linea senza indugio, facendo assegnamento a questo scopo sull'appoggio del Comitato esecutivo Varesino.

Dopo assai ampia discussione il presidente propose che il Comitato, ritornando sulla deliberazione presa nell'ultima sua riunione — quella da noi accennata nel n. 28 — stabilisse di sospendere per ora la presentazione della sua domanda di concessione governativa, riservandosi di farlo in seguito se apparisse improbabile l'accoglimento della conforme domanda avanzata dalla Mediterranea.

E questa proposta fu adottata all'unanimità.

Ferrovia Alessandria-Ovada. — *Adunanza di Consiglieri provinciali del Circondario d'Alessandria.* — Quale sia lo stato, volgarmente detto, della pratica per la costruzione della linea Alessandria-Ovada appare chiaramente dalla relazione della Deputazione consortile, della quale abbiamo dato un ampio cenno nel n. 22.

La Società Mediterranea — lo ripetiamo, come punto capitale della questione — fece un'esplicita proposta per la costruzione e l'esercizio della linea entro il 1892, mediante il contributo per parte degli enti interessati di un milione e mezzo, oltre la sovvenzione governativa.

Non resta adunque se non che i Comuni e le Provincie, che hanvi interesse, facciano quanto occorra per conseguire il beneficio di una comunicazione da lunghi anni propugnata.

La Provincia d'Alessandria sarà per la prima chiamata a dare il buon esempio; ed anzi dipenderà dalla sua decisione la riuscita dell'opera. Circa la proposta di sussidio nel Consiglio Provinciale di Genova, vedasi il n. 16 del 19 aprile corrente anno.

A tale uopo, il 28 u. s. luglio, si tenne nel palazzo della Provincia una riunione dei Consiglieri provinciali del circondario d'Alessandria, presieduta dal presidente del Consorzio della ferrovia, comm. avv. Pietro Moro.

Si discusse ampiamente sull'importanza dell'opera; e si stabilì di raccomandare alla Deputazione provinciale lo studio della questione per discuterla in una prossima seduta del Consiglio.

Ferrovia Arezzo-Sinalunga. — *Progetto consorziale dinnanzi al Consiglio di Stato.* — È stato mandato al Consiglio di Stato, dal Ministero dei Lavori Pubblici, il progetto per la concessione della ferrovia Arezzo-Sinalunga, con un concorso chilometrico di lire 3000 per settanta anni, a favore di un consorzio di Comuni, al quale contribuiscono le provincie di Arezzo e di Siena.

Al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, abbiamo già accenntato nel n. 37 del 14 settembre 1889;

e del progetto consortile abbiamo fatto parola nel n. 8 del 23 febbraio dello stesso anno 1889.

Ferrovia da Matera alla Bari-Gioia. — *Sussidi provinciale e comunale.* — Matera, città di circa 20,000 abitanti e capoluogo di circondario in provincia di Potenza (Basilicata), è l'unico forse tra i capoluogo di circondario che non abbia ferrovia; essa dista cinque ore dalla ferrovia del Basento ed altrettanto da quella di Bari.

La derelitta città ebbe lungamente speranza nei 1000 chilometri di quarta categoria per averne i 18 o 20 che occorrono per unirla alla linea Bari-Gioia; ora pone la sua speranza sulla legge per le ferrovie complementari, invocando dallo Stato il massimo sussidio per il massimo tempo cioè L. 3000 a chilometro per 70 anni.

Il Comune, per quanto aggravato, ha votato il suo concorso in 18 mila lire annue; altrettante ne ha votate la Provincia. È quasi pronto il progetto che, con la domanda del Municipio per la concessione, sarà presentato al Governo.

Tramvie ed Omnibus di Roma. — *Adunanza per l'unione delle due Società, Romana ed Italiana.* — Il 25 u. s. luglio ebbe luogo a Roma un'adunanza fra le due Società di tramvie ed omnibus, Romana ed Italiana. Lo scopo del convegno era di risolvere se dare o no esecuzione alle proposte formulate dal cav. Osculati per l'unione delle due Società, avvicinandosi il termine della decisione stabilito col 31 luglio scorso.

La Società Romana dichiarò che avrebbe accettato di pagare il prezzo stabilito dal cav. Osculati; ma, che non essendo possibile ottenere al 31 luglio l'esaurimento della domanda per modificazione dei capitolati, presentata al Comune d'accordo e firmata dalle due Società, proponeva di tenere in vita la convenzione Osculati prorogando il termine della decisione.

Peraltro, di fronte alla domanda perentoria: se la Società Romana avrebbe ritirato il materiale della Società Italiana al 31 luglio; la Società Romana non tralasciò di far rilevare come l'art. 32 del Capitolato oggi esistente fra la Società Italiana e il Municipio, sia di per sè stesso un impedimento materiale alla unione delle due Società; quindi dovere essa avvalersi necessariamente della facoltà contemplata nella proposta Osculati di declinare cioè la consegna del materiale suddetto al 31 luglio, non versandone *naturalmente* il relativo importo.

Tramvia a cavalli Savona-Vado. — *Concorso e capitolato per l'impianto ed esercizio.* — Nel n. 30 abbiamo annunciato che la Giunta comunale di Savona aveva approvato uno schema di progetto per la costruzione e per la concessione dell'esercizio di una tramvia a cavalli da Savona a Vado.

Aggiungiamo ora che il Municipio stesso, aprendo un concorso per la presentazione dei progetti, ha pubblicato il 30 u. s. luglio un capitolato contenente le basi di massima. Ne diamo un sommario cenno.

La linea tramviaria, partendo da una delle piazze della città, dovrebbe far capo alla strada di circonvallazione a mare; e da questa, mediante ponte verso la foce del Letimbro, alla borgata delle Fornaci, incontrando la strada provinciale, seguirebbe questa fino a Vado.

L'impianto e l'esercizio saranno a tutte spese del concessionario; il quale dovrà assumersi l'obbligo della costruzione del ponte sul Letimbro e dell'esecuzione della nuova via da percorrere sino alle Fornaci, compreso il pagamento delle indennità di espropriazione, secondo i disegni, piani e livellette che saranno dati dal civico Ufficio d'arte.

Il Municipio rimborserebbe naturalmente al concessionario la spesa incontrata e regolarmente comprovata per le espropriazioni, per l'esecuzione dei lavori della nuova via, in rate annuali, alle condizioni da proporsi dai concorrenti, ed investirebbe il concessionario del diritto di esproprio, per causa di pubblica utilità, dell'area stradale occorrente per l'apertura della via di circonvallazione a mare. La concessione verrebbe fatta per un periodo d'anni da stabilirsi, e potrebbe essere rinnovata alla scadenza, impegnandosi il Municipio a non fare per tale periodo altra concessione simile lungo la linea esercita dal concessionario.

I lavori dovrebbero essere incominciati entro tre mesi dalla concessione definitiva ed ultimati in tempo, perchè la linea possa essere aperta all'esercizio entro quindici mesi dalla concesione stessa.

Sopra i progetti dovrà poscia deliberare il Consiglio Comunale.

Tramvie in provincia di Piacenza. — *Completamento della rete.* — Annunciasi che la Società francese ha approvato il progetto dell'ing. Manfredi per il completamento della rete tramviaria della provincia di Piacenza. Il progetto importa una spesa di L. 3,500,000.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Riassunto dei prodotti del 1° semestre 1890.* — Indipendentemente dai consueti prospetti mensili dei prodotti (1) riassumiamo, come di consueto, i prodotti del 1° semestre 1890, comparativamente a quelli del 1° semestre 1889.

Per il riassunto comparato dei corrispondenti periodi 1888 e 1889, vedi il n. 34 del 24 agosto 1889.

Introiti lordi del 1° semestre 1890, L. 6,202,440, cioè L. 45,041 in più del corrispondente semestre 1889.

Spese d'esercizio, durante il medesimo periodo, L. 3,031,929 cioè L. 275,562 in più dell'uguale periodo 1889.

Utile netto: 1° semestre 1889	L.	3,401,033
» 1° semestre 1890	»	3,170,511
Differenza a danno del 1° semestre 1890	L.	230,522

— ***Apertura all'esercizio d'un tratto del doppio binario.*** — Riportiamo dalla *Gazzetta Ticinese:* « Secondo una comunicazione giunta al Consiglio federale, il secondo binario della ferrovia del Gottardo stato terminato, sarà messo in esercizio già nella notte del sabato alla domenica, 3 agosto, per la prima volta ».

Ferrovie Inglesi. — *Esperimento di escursioni dirette e provvedute dalle Amministrazioni ferroviarie.* — Trattasi, riassumendo il concetto dell'esperimento, per parte delle Amministrazioni ferroviarie di sostituirsi, a loro rischio e pericolo, alle Agenzie di escursioni e viaggi conosciute sotto il nome di Cook, Chiari, Gaze, Lubin, ecc.

Negli ultimi giorni dello scorso luglio la Compagnia del « London and North Western Railway » ha organizzato una escursione di un giorno dalla stazione di Londra-Euston a Warwick, la patria di Shakespeare, e ritorno.

Crediamo opportuno tradurre letteralmente il relativo programma:

« L'escursione sarà organizzata per modo che gli escursionisti non abbiano a preoccuparsi di cosa alcuna e non sieno disturbati affatto dal consacrare la mente ed il corpo ai soli piaceri del viaggio. Saranno distribuiti, a modico prezzo fisso, biglietti di 1ª e di 2ª classe. In questo prezzo saranno compresi:

a) Il trasporto in ferrovia (in 1ª od in 2ª classe) da Londra (stazione di Euston) a Kenilworth e ritorno da Stratford a Londra;

b) Il trasporto in vettura da Kenilworth a Leamington, Warvick e Stratford;

c) Le mancie occorrenti per visitare i castelli di Kenilworth e di Warwick, la casa, il teatro e la tomba di Shakespeare;

d) Il « lunch » ed il pranzo, comprese le mancie ai camerieri.

« Una guida accompagnerà ciascuna comitiva per condurla, darle spiegazioni, ed in generale per assicurare il piacere ed il « comfort » degli escursionisti. Si faranno accordi coi proprietari dei migliori alberghi per ottenere un ottimo servizio.

(1) Vedi, per i prodotti mensili del 1° semestre 1890, il n. 30.

« Il programma comprende una giornata completamente piacevole e bene occupata e che non può, crediamo, mancare di attrattive. Da principio si limiterà il numero dei biglietti da distribuirsi per ciascuna settimana; ma, se l'esperimento riesca — siccome non vi ha dubbio — vi si darà maggiore sviluppo ed allora si distribuiranno biglietti non soltanto per le attraenti regioni del Warwickshire ma per altre regioni servite dalla « London and North Western Railway » e da altre città oltre Londra ».

Ferrovie Olandesi. — *Convenzioni del Governo colle Società ferroviarie.* — Di queste convenzioni abbiamo fatto cenno nel n. 29, nel quale abbiamo anche annunciato che il disegno di legge era stato approvato dalla prima Camera; aggiungiamo ora che il 17 scorso luglio la seconda Camera con voti 22 contro 19 ha approvato tale convenzione per la divisione dell'intera rete ferroviaria tra la Società Olandese e la Società per l'esercizio della Straatsbahn.

Ferrovie negli Stati Uniti del Nord d'America. — *Fallimenti ed espropriazioni.* — Secondo la *Frankfurter Zeitung* 21 ferrovie, che misurano complessivamente 1930 miglia inglesi (chil. 2600) hanno fallito e furono espropriate negli Stati Uniti d'America durante il 1889.

Eguale sorte sarebbe toccata, durante il 1° semestre 1890, ad altre 9 ferrovie, della lunghezza complessiva di 1380 miglia, pari a chilom. 2250.

Tutte queste ferrovie avevano complessivamente 78,723,000 dollari in azioni sul mercato, pari a circa 400 milioni di lire.

Aggiungiamo che nel n. 7 abbiamo pubblicato un prospetto delle *fallite e liquidazioni durante l'ultimo quattordicennio*, per le ferrovie degli Stati Uniti del Nord d'America.

Ferrovie Giapponesi. — *Sviluppo dal 1870.* — Del rapido sviluppo delle Strade Ferrate nel Giappone ci occorse parecchie volte di fare parola (1); a dare un'idea dell'attuale traffico ferroviario aggiungiamo le seguenti notizie:

La prima volta che si cominciò a parlar di ferrovie nel Giappone fu nel 1870. Ebbene al 1° gennaio del 1890, ossia in meno di 20 anni, il Giappone contava 10,403 miglia di ferrovie in esercizio; altre 437 miglia saranno aperte al traffico quest'anno; altre 437 miglia sono in costruzione.

Le ferrovie governative si limitano a 446 miglia e nell'ultimo esercizio hanno trasportato 8,405,000 passeggeri e 617,000 tonn. di merci.

Notizie Diverse

Canale Emiliano. — *Lavori per gli studi e tracciati.* — I lavori per gli studi e i tracciati del Canale Emiliano, di cui si è in parecchi numeri occupato il *Monitore* sin dall'inizio della provvida idea, sono continuati da una squadra di ingegneri, sotto la direzione dell'ing. Italo Maganzini.

Per questi studi occorrerà una spesa dalle 100 alle 150 mila lire.

Le opere che si reputano necessarie, perchè la derivazione possa eseguirsi in qualunque stato dei fiumi uniti, sono le seguenti:

1° Due argini maestri contenitori della massima piena, i quali discendendo, uno dalla destra del Po, e l'altro dalla sinistra del Ticino, ed avvicinandosi a forma d'imbuto limitino lo spazio entro cui i due fiumi possano vagare, lasciando fra essi argini una distanza conveniente e corrispondente alla portata di piena. Sulla destra del Po servirebbe come tracciato l'attuale argine maestro esistente, salvo qualche piccola variazione per facilitare l'imbocco della corrente. Sulla sinistra invece dovrà eseguirsi l'argine maestro a nuovo per 3 o 4 chilometri circa, e non occorrerà farlo di maggiore estensione, poichè ben presto si trovano terreni alti insommergibili.

2° Un sistema di traverse di sasso a sinistra, rilegate alla loro estremità verso fiume, da un argine sommergibile in piena, il quale avrà la cresta all'altezza media delle golene e staccatosi dall'argine maestro sinistro a monte della derivazione vi tornerà a valle della medesima. Tale sistema, molto adottato oggi in Germania e Austria nei fiumi correnti, su ampio letto, avrà lo scopo di limitare sempre più le divagazioni del Po in acque basse, costituendo un vero e ben definito alveo di magra, favorendo colle deposizioni in piena la formazione di una solida golena.

3° Una diga attraverso il Po, alla cascina Mezzano, per raccogliere e alzare le acque di magra e per mantenere col scaricatore in essa praticatovi il filone contro l'argine destro. Questo scaricatore a una o più luci, secondo sarà meglio stabilito, dovrebbe impedire il soverchio accumularsi delle deposizioni a monte della diga, e rimarrebbe sempre aperto, salvo il caso di magre straordinarie.

4° L'edificio di presa, con canale moderatore, chiaviche, scaricatori e paraporti secondo si riterrà opportuno e necessario.

5° Un sostegno a conca per la navigazione.

Tramvia marittima nel porto di Genova. — *Costituzione di Società per l'esercizio.* — Nel n. 20 abbiamo accennato al primo esperimento di tale servizio di imbarcazioni, così impropriamente chiamato col nome di « Tramvia marittima » e pur adottato, nel porto di Genova. Altri esperimenti ebbero luogo in seguito e sempre con buon successo; sicchè si sta formando una Società anonima col capitale di 300,000 lire rappresentato da 3000 azioni, onde ottenere dal signor Ratto, l'inventore, il brevetto di privativa e quindi l'esercizio di tali tramvie, che saranno comodissime per il pubblico. Esse saranno costituite da eleganti imbarcazioni facili a manovrarsi, capaci di 60 passeggieri, che faranno il servizio, mediante una tenuissima mercede, tanto nell'interno del porto, toccando tutti gli scali, quanto lungo le due riviere.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 754,000, compreso il valore del materiale metallico d'armamento, per le opere costituenti il 1° gruppo dei lavori di ampliamento della stazione di Benevento, in dipendenza dell'allacciamento nella medesima della nuova linea per Avellino. (Vedi « Informazioni » del n. 19, pag. 297);

L. 326,942.71* per lavori 2° e 3° gruppo in stazione di Lecco;

Progetto* di lavori di miglioramento alle linee Valtellinesi.

Rete Mediterranea. — L. 957,729* per sostituzione di nuovi rotabili ai vecchi da demolirsi;

Fabbisogno* di rotaie e ferri minuti per armamento di nuove linee;

Progetti* opere speciali d'arte del tronco Campoligure-Ovada del tronco Genova-Ovada-Acqui.

Rete Sicula. — L. 41,415 per il consolidamento del rilevato al km. 179.600 da Palermo, della linea Caldare-Licata; all'esecuzione del lavoro si provvederà mediante cottimo a trattativa privata;

L. 2956.25 per l'impianto di segnaletti d'indicazione degli scambi, nelle stazioni comprese fra Bicocca e Noto nella ferrovia da Catania a Noto.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 11,200 per ricostruzione del ponte 2° di Decimo al km. 302.716 della linea Cecina-Volterra;

L. 350 per deviazione provvisoria a valle della ferrovia al torrente Romano al km. 365.6533 della linea Taranto-Reggio.

(1) Vedi n. 4 del corrente anno.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Ricevonsi offerte a trattativa privata per la fornitura di traverse di quercia-rovere da m. 2.30 × 0.22 × 0.13 per armamento nuove linee (Vedi pagine *Annunzi*);

Ricostruzione del ponte secondo di Decimo. Importo L. 11,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 9 andante.

Municipio di Savona. — Capitolato di massima di concorso per la presentazione di progetti per la costruzione e l'esercizio di una tramvia a cavalli da Savona a Vado (Vedi *Notizie Ferroviarie Italiane* di questo numero).

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Appalto dei lavori di terra ed in muratura per costruire il quarto binario e la rimessa locomotive nella stazione di Fossato, dell'importo approssimativo di L. 30,000, aggiudicato col ribasso del 15.21 0[0 sui prezzi di tariffa alla Ditta Depretis Antonio.

Appalto dei lavori del ponte in ferro sul Canal Grande nella stazione marittima di Venezia, aggiudicato col ribasso del 15.09 0[0 sui prezzi di tariffa alla ditta Ronfini Barnaba di Treviso;

Appalto dei lavori relativi alla fornitura in opera di una pensilina metallica pel fabbricato viaggiatori e di una tettoia per la rimessa delle locomotive nella stazione di Fossato, dell'importo approssimativo di L. 14,000, aggiudicato col ribasso dal 26 0[0 sui prezzi di tariffa alla ditta Fratelli Invitti di Milano.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Comitato, 1° corrente*). — Rossi Giuseppe, di Chiavari, per appalto lavori di costruzione d'un tratto di vòlto rovescio, a sostegno dei piedritti, nella galleria Capuccini presso Spezia;

S. Spigliati, di Verona, per fornitura di 200,000 torcie a vento del peso di kg. 120,000;

Piovano Giovanni e fratelli, di Garessio, per attivazione del servizio di presa e consegna a domicilio a Priola e di corrispondenza coi paesi di Garessio ed Ormea;

Celleri Domenico, di Siena, per consolidamento delle frane nelle trincee di Gano, Casino, Monteforelli e Riluogo, fra le stazioni di Asciano e Siena;

Siotta Francesco, di Reggio-Calabria, per costruzione muro di rivestimento e muro parasassi nella costa al Capo Zeffiro sulla linea Taranto-Reggio.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Savona (11 agosto). — Appalto dei lavori in muratura occorrenti alla costruzione di una tettoia sulla calata a tramontana della nuova Darsena Vittorio Emanuele. Importo L. 31,500. Cauz. L. 2400.

Prefettura di Genova (12 agosto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al prolungamento di un tratto di banchina d'ormeggio sulla riva occidentale del seno della Chiappella nel porto di Portofino. Importo L. 15,000. Cauz. L. 2300.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso. (14 agosto, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del quarto tronco della strada provinciale num. 78, dal ponte sul Trigno per Larino, Montorio e Montelongo a Serracapriola, compreso fra Montorio nei Frentani e Montelongo (metri 4,779.71). Importo L. 117,400. (V. n. 27).

Asilo Infantile « Luigi Baccino » a Cairo Montenotte (14 agosto, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto per la costruzione del fabbricato per l'Asilo Infantile. Importo L. 90,000. Cauzione provvisoria L. 4500.

Comune di Fiorenzuola d' Arda (Piacenza) (14 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di due edifizi scolastici. Importo L. 97,881.51. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauz. def. il decimo.

Amministrazione Provinciale dell' Umbria (14 agosto, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del quinto tratto della strada per Finocchieto, dal fosso dell'Osteriaccia a quello di Carpineto, confine territoriale tra Montasola e Cottanello. Importo L. 83,212.33. Cauz. provv. L. 8300. Fatali 4 settembre, ore 11 ant.

Ministero dei Lavori Pubblici (16 agosto, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del terzo tronco della strada provinciale num. 203, compreso fra il punto d'attacco colla traversa dell'abitato di Percile ed il confine di Orvinio (metri 5,112.18). Importo L. 145,500. Cauz. provv. L. 8000. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Comune di Serrasanquirico (Ancona) (16 agosto, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione del primo e secondo tronco della strada obbligatoria che dal ponte S. Vito, presso la provinciale Clementina, passa a S. Elia, va a Domo e quindi sul confine con Apiro (metri 11,255.28). Importo L. 76,946.98. Cauz. provv. L. 4200. Cauz. def. L. 8000. Fatali 3 settembre, ore 11 ant.

Prefettura di Napoli (18 agosto, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la sistemazione dell'edificio del R. Istituto di Belle Arti in Napoli. Importo L. 258,060. Cauz. provv L. 10,000. Cauz. def. L. 25,800. Lavori compiuti in tre anni.

Municipio di Verona (23 agosto, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del Pantheon *Patriam Beneficis* nel Cimitero monumentale. Importo L. 155,381.80. Cauzione provvisoria L. 18,000. Fatali a giorni 15.

Comune di Illasi (Verona) (25 agosto, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto in due lotti: primo lotto, costruzione della residenza municipale e scuole in Illasi. Importo L. 44,714 62. Cauz. provvisoria L. 4500; secondo lotto, costruzione di fabbricato scolastico nella frazione di Cellore. Importo L. 10,234.48. Cauz. provv. L. 1000. Fatali a giorni 15.

SVIZZERA. — *Municipio di Bellinzona* (6 agosto, ore 4 pom.). — Appalto delle opere seguenti nella Valle di Gorduno per la derivazione dell'acqua per l'impianto dell'illuminazione elettrica:

1° Escavo di roccia alla vasca di deposito a *Laris*, m³ 2200 circa con trasporto materiali. Importo L. 7700.

2° Galleria di presa alla *Creda* in roccia, metri 1.50 × 2. Metri 40 di trincea d'imbocco, larga metri 1.50. Importo L. 2250.

FRANCIA. — *Prefettura delle Basse Alpi a Digne* (25 agosto, ore 2,30 pom.). — Costruzione della strada nazionale n. 207 per metri 2,041.88. Importo fr. 47,000. Cauzione fr. 1300.

— *Prefettura della Corsica ad Ajaccio* (18 Agosto, ore 2 pom.). — Costruzione della stazione marittima di Margonaio nel porto di Ajaccio. Importo fr. 26,000. Cauzione fr. 800.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Arsenale di Costruzione. — Torino — (12 agosto, ore 4 pom., unica e def.). — Fornitura di tonn. 975 di **litantrace** grasso a L. 41 la tonn. Cauz. L. 3998. Consegna a giorni 120.

Direz. Costruzioni Navali. — Napoli — (16 agosto, ore 10 ant., unica e def.). — Fornitura di **ferro** fino in verghe e ferro minuto per un anno. Importo L. 24,317. Cauz. L. 2430.

Direz. Costruzioni Navali. — Napoli — (19 agosto, ore 10 ant., unica e def.). — Fornitura di N. 3 **Boe** da ormeggio cilindriche. Importo L. 16,320. Cauz. L. 1630. Consegna a tre mesi a Taranto.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione in opera di un gran ponte metallico sul fiume Calore per conto dell'Impresa Benelli.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Luglio 26	Agosto 2
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 703.50	702
» » Mediterranee	» 572	569 50
» » Sicule.	» 580	580
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo-Marsala-Trapani . .	» 370	365
» » Gottardo.	» 820	825
Buoni Ferrovie Meridionali.	» 527.50	527.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . . .	» 294	294
» » Novara-Seregno . . .	» 207.50	—
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 318	318
» » » 2ª emiss.	» 307.50	307.50
» » Centrale Toscana. . .	» 510	510
» » Meridionali.	» 314.75	314.75
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 310	311
» » » serie *B*. . . .	» 307	308
» » » 1879	» 306.75	306.75
» » Pontebba	» 456	456
» » Nord-Milano	» 257.50	257.50
» » Meridionali Austriache.	» 322	332
» » Gottardo 4 %. . . .	» 102.25	102.25

CONVOCAZIONI.

4 agosto. — Tramways a vapore della provincia di Torino, a Torino.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Compagnia Belga-Italiana di ferrovie (in liquidazione). — Dal 20 corrente agosto rimborso alla pari di tutte le obbligazioni ancora in circolazione.

Società Anonima per la Ferrovia d'Ivrea (*Sede in Torino*). — Elenco dei numeri corrispondenti alle 49 azioni estratte a sorte per l'ammortizzazione nella seduta pubblica del Consiglio d'Amministrazione, in data 18 luglio 1890:

2 57 414 693 854 973 1164 1613 1657 1938
1994 2503 2939 3122 3274 3296 3369 3397 3498 3643
3948 4239 4349 4487 4569 4845 4846 4949 4983 5172
5599 5600 6174 6322 6408 6489 6545 6785 6862 6925
7076 7205 7288 7350 7449 7495 7629 7958 7976.

Le suddette azioni cessano di fruttare col 31 dicembre 1890. A partire dal 2 gennaio successivo, sarà aperto presso la cassa della Società di Credito Mobiliare il pagamento del capitale nominale delle suddette azioni.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

Belgio. — Fermezza nei mezzi grassi e nei magri; deboli invece i *cokes* e i *fines a coke*.

Germania. — I corsi possonsi stabilire da M. 8.50 a M. 9; in generale la tendenza è di non impegnarsi a lunga scadenza.

Inghilterra. — *Middlesbrough.* — Carbone per locomotive: prima qualità, 13 sc. franco a bordo; seconda qualità, da 11 sc. 6 d. a 12 sc. Minuto, da sc. 6 1|2 a 7.

Ferri e Ghise.

Francia. — Mercato inattivo; mantiensi per i ferri mercantili il prezzo di fr. 175 nonostante uno sforzo per rialzarlo a 180.

Belgio. — Ordinazioni poche; prezzi incerti.

Inghilterra. — *Glascow.* — Mercato fermo. *Warrants*, a contanti, 46 sc. 2 d.; in chiusura 45 sc. 11 d. 1|2 a contanti.

— *Middlesbrough.* — Mercato fermo; molti affari. Ghisa *Cleveland* n. 3, 43 sc. 6 d. Per i ferri fini: barre ordinarie Ls. 5.15; *Best Bars* Ls. 6-5; *Best Best Bars* Ls. 7-5; *toles* fini Ls. 6-15.

Rame.

Francia. — *Marsiglia.* — *Chilì*, in lingotti affinati, fr. 160. In generale contrattasi ai prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — *Chilì*, buon ordinario, Ls. 58-10 a tre mesi, Ls. 57-17-6 a tre mesi. *Tough* inglese da Ls. 61 a 63; *Best Selected* da Ls. 62-10 a 63-10.

Stagno.

Francia. — *Marsiglia.* — Mercato sostenuto. *Banca*, fr. 265; *Détroits*, fr. 250; *Billiton*, fr. 250; stagno francese in verghe, fr. 255; stagno inglese in verghe, fr. 252.

Inghilterra. — *Londra.* — Mercato debole. *Détroits*, a contanti, da Ls. 93-17-6 a 94; a tre mesi Ls. 94-10. Lingotti inglesi ordinari da Ls. 98 a 98-10; Australiano da Ls. 94-5 a 94-15.

Olanda. — *Rotterdam.* — *Banca*, da fior. 57 1|4 a 56 1|2; *Billiton*, fior. 56.

Piombo.

Francia. — *Marsiglia.* — Piombo dolce: di prima fusione, da fr. 33 a 34; di seconda fusione, fr. 32.

Inghilterra — *Londra.* — Piombo di Spagna, da Ls. 12-16-6 a 12-15; metallo inglese, da Ls. 12-17-6 a 13.

Zinco.

Francia. — *Marsiglia.* — Mercato fermo. Zinco di Slesia, in piastre, fr. 61; in piastre, rifuso, fr. 52. Zinco *Vieille Montagne*, in fogli, fr. 72; altre marche, fr. 70.

Inghilterra. — *Londra.* — Tendenza al ribasso. Marche ordinarie, da Ls. 23-5 a 23-7-6.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 20ª Decade — dall'11 al 20 Luglio 1890

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	1.021.901 96	49.322 16	290.533 22	1.242.789 17	17.551 30	2.622.097 81	4.055 00	646 63
1889	1.058.888 09	48.538 58	314.527 37	1.260.292 95	22.016 57	2.704.263 56	3.997 00	676 57
Differenze nel 1890	— 36.986 13	+ 783 58	— 23.994 15	— 17.503 78	— 4.465 27	— 82.165 75	+ 58 00	— 29 94
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	18.114.845 82	875.715 80	5.715.303 98	25.063.909 79	207.845 36	49.977.620 75	4.055 00	12.324 93
1889	18.691.927 51	944.613 33	5.627.761 78	24.318.939 33	225.624 27	49.808.866 22	3.997 00	12.461 56
Differenze nel 1890	— 577.081 69	— 68.897 53	+ 87.542 20	+ 744.970 46	— 17.778 91	+ 168.754 53	+ 58 00	— 136 63
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	87.150 90	2.885 18	18.364 15	96.652 85	1.468 80	206.521 88	1.143 63	180 59
1889	83.727 95	1.942 29	17.644 50	88.688 50	1.412 25	193.415 49	1.153 60	167 66
Differenze nel 1890	+ 3.422 95	+ 942 89	+ 719 65	+ 7.964 35	+ 56 55	+ 13.106 39	— 9 97	+ 12 93
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	1.294.514 55	27.998 31	359.133 17	1.953.962 81	19.763 74	3.655.372 58	1.126 92	3.243 68
1889	1.353.123 66	26.180 61	319.070 30	1.600.665 96	20.380 04	3.319.420 57	1.125 00	2.900 59
Differenze nel 1890	— 58.609 11	+ 1.817 70	+ 40.062 87	+ 353.296 85	— 616 30	+ 335.952 01	+ 1 92	+ 293 09

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'11 al 20 Luglio* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli-Piove	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 95	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	4.051.35	12,571.55	1,388.55	1,423.95	2,980.10	4,277.40	8,775.60	5,644.65	1,557.50	6,158.25	3.396.90
Bagagli e Cani	79.25	292.10	21.95	12.90	79.95	13.50	76.55	52.25	34.10	33.70	39.30
Merci a G. V. ed Accelerata	502.00	2,014.40	98.95	99.40	357.35	98.55	176.90	506.15	186.25	826.35	345.80
Merci a P. V.	5,111.05	5,851.75	1,234.75	2.428.65	1.435.35	21.85	2,365.35	2,493.05	317.80	3.125.70	1.526.65
Totali	9,743.65	20,729.80	2.744.20	3,964.90	4,852.75	4.411.30	11,394.40	8,696.10	2.095.65	10,144.00	5.318.65

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

10 Ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lavat, ecc.*, a Maro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . *metri* 591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro . . . 273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev. 24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron. 46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese 390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio . 103
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova . 108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . . 789
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia . 428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli . 13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè 26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino 255
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino . 218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino 52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var. 22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . . 114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti 135
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . . 183
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr Pisa-Spezia 135
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma . . . 822
Ponte sul *Marmotaio*, ferr. Roma-Livorno 46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova 7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze 515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera . . . 21
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano 501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare . . . 22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . . 54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli 95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila 517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti . 437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . . 111
45 » sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr Eboli-Picerno 1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio 239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza 97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci 83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano 361
12 ponti e pontic., ferr. Grassano-Trivigno 255
4 ponti, ferrovia Lago-Como . . . 35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio 413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id. 28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza 85
181 id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli 710
11 Id sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone 261
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . . 592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . . 132
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz. 57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverate-Assi . 978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio 1182
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza 601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti 105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco . . . 252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto 21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara 313
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti 12
21 ponti e pontic. per la diram Valleluuga 162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania 17
2 ponti sul *Simeto* ecc, f. Catania-Messina 179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac. 51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . 17
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata 31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . . 89
93 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani 717
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia 31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna) 151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco . 265

8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia 46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta . 28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia . 226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica . 23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata . 82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni . 32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso 93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov. 321
14 Id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano 83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi 88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma Spezia . . 434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno Bribano 219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia 111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . . 181
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . . 12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia 106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia 43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli 408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia 463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . . 35
2 ponti sul *Fiego* e *Pedaso*, ferrovie Merid. 12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement. 165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari 72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano 86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata 130
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . 58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio 14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano 21
2 ponti sui *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule 12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It. 9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . . 370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea 118
Cavalcavia in Trastevere ferr. » 17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. » 12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) . . . 833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano 298
2 Id. per la provincia di Girgenti . . 26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia . 36
4 ponti sul *Gallico, Scacciotti, Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria . 210
14 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scarfa, Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari 313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . . 84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino . 103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . 53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo . —
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento 19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno 21
Id sul *Testene*, in provincia » 44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria 17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza 24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno 20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . . . 78
2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . . 71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara 27
Id. sul *Dalmona*, provincia di Mantova 8
3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma 51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*, in provincia di Belluno . . . 60
2 ponti sul *Cordevole* . . —
10 Id. sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto, Mesima, Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro 916
12 ponti per la provincia di Messina . . 372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila 23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova 14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa 32

Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto 72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna 60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso 14
Id. sulla *Frana*, in provincia » 26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta . 22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara 149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio . 50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro 36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania . 137
14 ponti sul *Savoca, Forza d'Agro, San Pietro, Fondachello* ecc , prov. di Messina 761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova 190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano . 15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma 28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno . 74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . . 15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto . 40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti 102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno 60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia . . 210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta 22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza 41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro 32
12 ponti per la provincia di Mantova . . 606
Ponte sul *Porciume*, provincia di Catanzaro 64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano . 30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese 86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata . 106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze 212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano 23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa . 107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza 114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma 100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma . 103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma . . . 163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna . 40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona 312
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano 25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni 16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza . 00
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio . 30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno 65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello 27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo 70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo . 14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco 20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale 23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino . 52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto . 40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo 19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania 15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino 44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa 145
8 Id. sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta, Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici 495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra 11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini 75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi 12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba . 72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. . 27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier 19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari . 43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sùe, Jacob e C. 65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara . 41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici 22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti 2
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . . 32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio 48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi	1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi	16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo	15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani	43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione	16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C.	13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia	200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali	40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici	279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Tedias*, Repubblica Argentina	65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi	8
2 ponti a Civitanova, impresa [illegible]	26
Ponte a Reggio Emilia, impresa [illegible]	47
Id sul *Tevere*, impresa [illegible]	136
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo	43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini	24
Id. sul *Leggiabezze*, impresa Legnazzi	17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin	46
9 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino	75
Ponticello ad Alassio, impresa Consigli	14
Id. presso Terni, impresa Centurini	60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte). impresa De Lorenzi	138
2 ponti Avellino Benevento (compimento) impr. Società Veneta di costruzione	128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello	37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi	138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini	201
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi	104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto Brindisi impresa Legnazzi	27
19 ponticelli della Villa S Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag	129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Alotti e Gritti	90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo	77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa	33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli	21
2 ponti, Palermo Corleone, impr Trewhella	50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet	48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello	100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella	15
3 ponti Auletta Polla, impr. Monotti Basevi	122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli	44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi	120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca	42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres	20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma	20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi	127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina	35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi	53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno	110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani	35
Id sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl.	27
2 ponti per l'impresa A. Versè	11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai	31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier	163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici	103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin	73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari	130
Ponte sul *Calore*, impr. Cías Valery	116
2 ponti sul *Celone* ecc imp. Caputo e C.	28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici	136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini	15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C.	15
Id sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis	97
Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari	36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.*	11031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min guerra	531
id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti	202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland	990
Serra metallica, R Parco di Caserta	142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana	1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario	615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I.	2230
2 tettoie per le staz di Brescia e Pavia, id.	5511
Tettoia per la staz di Cagliari, ferr. Sarde	1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli	321
Id in Avellino, provincia id.	102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina. Ferr. Cal. Sicule	2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr Calabro Sicule	700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali	3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali	4938
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini	223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma	1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno	8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa I. Bellani e C.	2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa	218
Id. per la stazione di Falconara. ferrovie Meridionali	224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali	142
Serra nel R Parco di Caserta, Ministero della Real Casa	142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma	1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi	65
4 pensiline e lanternini diversi	736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule	570
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani	9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli	300
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale	600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli	895
Tettoia per la Borsa di Bologna	1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech	8100
2 id. per le off. di Castellam. e Savona	32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali	412
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo Trapani	3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali	153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli	5800
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech	2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia	118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde	1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali	275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello	187
Tettoia staz di Spezia, ferr. Alta Italia	314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid.	620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo	240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma	620
Id per villa sig. Gruber	51
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi	381
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto	498
4 id. per l'officina a gas di Roma	83
Tettoia per villa, sig. Miglionico	56
Id. pel gasometro di Napoli, Soc. del gas	655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo	—
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo	706
Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q.	131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc.	830
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Canaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina	11687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova	113.56
Fondazioni con pali a vite tonnell	124398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m l.	240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare	2070,15
Per la stazione di Cagliari	880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: N. 4 *barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart di Venezia — Id. 4 id per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*

Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello. passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*

Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1155 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde — 1 treno ospedaliero. — 51 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*

Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.

50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO
Società anonima con sede in Milano. Capitale sociale L. 180,000,000

La Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo riceve offerte, a trattativa privata, per la fornitura di traversi di quercia-rovere da m. 2.30 × 0.22 × 0.13 destinati all'armamento delle nuove linee Sparanise-Gaeta e Velletri-Terracina. Pel relativo Capitolato d'oneri rivolgersi alla Direzione del Servizio Mantenimento, Sorveglianza e Lavori, Corso Magenta, N. 24, Milano.

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 9 Agosto 1890. NUM. 32.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO. . . . . «	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale **L. 1,00 la linea**
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

MODIFICAZIONE DI ASSEGNI
PER OPERE FERROVIARIE

Testo della legge 20 luglio 1890.

Il Numero **7008** (*Serie* 3ª) *della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:*

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1. La spesa per le costruzioni ferroviarie indicate nelle tabelle *A* e *B*, annesse alla legge 20 luglio 1888, numero 5550 (*), verrà così distribuita nei diversi esercizi:

1890-91 . . .	L. 65,000,000	»
1891-92 . . .	» 65,000,000	»
1892-93 . . .	» 60,000,000	»
1893-94 . . .	» 60,000,000	»
1994-95 . . .	» 60,000,000	»
1895-96 . . .	» 60,000,000	»
1896-97 . . .	» 60,000,000	»
1897-98 . . .	» 37,238,357.22	

Il Governo proporrà nella legge del bilancio di previsione la ripartizione annuale fra le diverse linee della somma assegnata a ciascun esercizio secondo le esigenze dell'andamento dei lavori, senza alterare il complesso degli assegnamenti fatti a ciascuna linea colla legge 20 luglio 1888, numero 5550.

Art. 2. Colle somme a calcolo stabilite nel n. 40 della tabella *A* annessa alla legge 20 luglio 1888, n. 5550, sarà provveduto a differenza di liquidazioni, transazioni di vertenze ed altre maggiori spese riferibili tanto alle linee contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785, quanto a quelle della legge 20 luglio 1888, n. 5550.

(*) Il testo della *legge 20 luglio 1888*, n. 5550, fu da noi pubblicato nel n. 27 dello stesso mese ed anno; le annesse *Tabelle A* e *B* furono pubblicate nel successivo n. 30 a pag. 475, 476, 477, 478.

Art. 3. È approvata la spesa di L. 1,000,000 da inscriversi nel bilancio dell'esercizio 1890-91 in aggiunta alla somma di L. 2,700,000 data dal capitolo 343 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1889-90, approvato colla legge 29 giugno 1889, n. 6129, pei lavori di innesto di ferrovie complementari nelle stazioni di linee in esercizio.

Alle stazioni noverate in quel capitolo si aggiungono quelle di Firenze, Bergamo, Reggio di Calabria e Viareggio.

Art. 4. Per l'esercizio 1890-91, agli stanziamenti iscritti in bilancio dipendenti dalla tabella *A* della legge 20 luglio 1888, saranno sostituiti quelli indicati nell'unita tabella *A*.

Conseguentemente viene ridotta a 95,273,186 lire la somma che il Governo è autorizzato a ricavare dalla emissione d'obbligazioni ferroviarie, per effetto dell'art. 4 della legge con cui venne approvato lo stato di previsione del Ministero del Tesoro per l'esercizio 1890-91.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 20 luglio 1890.

UMBERTO.

G. FINALI.
GIOLITTI.

Visto: *Il Guardasigilli* ZANARDELLI.

*
* *

TABELLA A.

ASSEGNI *da iscriversi nel bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1890-91 pei lavori di ferrovie comprese nella tabella* A *della legge 20 luglio 1888, n. 5550.*

Indicazione delle linee		Somma
1. Parma-Spezia	L.	4,950,000
2. Faenza-Firenze	»	8,942,578
3. Eboli-Reggio	»	572,740
4. Casarsa-Spilimbergo-Gemona	»	1,000,000
5. Cosenza-Nocera Tirrena	»	2,500,000
6. Gozzano-Domodossola	»	350,000
7. Cuneo-Ventimiglia.	»	3,723,368
8. Macerata-Albacina	»	482,671
9. Avezzano-Roccasecca	»	1,150,000

10. Benevento-Avellino	L.	837,496
11. Taranto-Brindisi	»	100,000
12. Messina-Patti-Cerda	»	394,137
13. Siracusa-Licata	»	148,339
14. Aulla-Lucca	»	3,000,000
15. Parma-Brescia-Iseo	»	3,000,000
16. Bologna-Verona	»	1,500,000
17. Ferrara-Ravenna-Rimini	»	570,873
18. Salerno-San Severino	»	2,470,000
19. Ceva-Ormea	»	662,640
20. Macerata-Civitanova	»	71,458
21. Borgo San Donnino-Cremona	»	1,542,093
22. Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano	»	2 500,000
23. Somma a calcolo per differenze di liquidazione, transazione di vertenze e maggiori spese	»	25,000,000
24. Ampliamento delle stazioni: Usmate, Seregno, Piadena, Brescia, San Zeno, Lucca e raddoppio Cerasomma-Lucca, Mantova, Attigliano, Casale e allargamento del ponte sul Po, Caianello, Salerno, S. Severino, Cuneo, Valsavoia, Ceva, Foggia, Monselice, Camerlata, Lecco, Bologna, Cerea, Verona, Casarsa ed Ivrea	»	531,607
Totale	L.	65,000,000

Visto d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici
G. FINALI.

Il Ministro Segretario di Stato pel Tesoro
GIOLITTI.

TRASFORMAZIONE A SEZIONE ORDINARIA DELLA FERROVIA REGGIO-SCANDIANO-SASSUOLO

R. DECRETO E CONVENZIONE.

Il numero 6957 (serie 3ª) della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

In virtù della facoltà concessa al Governo coll'art. 18 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª);

Visto il Nostro decreto 20 marzo 1881, n. 185 (serie 3ª), col quale venne approvata la concessione a favore della provincia di Reggio Emilia della costruzione (a sezione ridotta) e dell'esercizio della ferrovia Ventoso per Scandiano-Reggio a Guastalla ed a Correggio e Carpi;

Visto l'altro Nostro decreto 30 maggio 1884, n. 2432 (serie 3ª), mediante il quale venne approvata la concessione a favore della stessa provincia della costruzione e dello esercizio di una linea di ferrovia da Scandiano a Sassuolo a sezione ridotta;

Avuto il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei Nostri Ministri Segretari di Stato pei Lavori Pubblici e pel Tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvata la convenzione addizionale stipulata in Roma il 24 maggio 1890 fra i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed i signori Borsiglia cav. avv. Biagio di Carlo, presidente della Deputazione provinciale di Reggio Emilia, e Iori dott. Angelo fu Francesco, membro effettivo di detta Deputazione, quali rappresentanti la provincia medesima, per la trasformazione a sezione ordinaria della ferrovia Reggio-Scandiano-Sassuolo, concessa a sezione ridotta mediante i Sovrani decreti 20 marzo 1881, n. 185 (serie 3ª) e 30 maggio 1884, n. 2432 (serie 3ª).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 giugno 1890.

UMBERTO.

G. FINALI.
GIOLITTI.

Visto, *Il Guardasigilli:* ZANARDELLI.

CONVENZIONE ADDIZIONALE all'atto di concessione relativo alla costruzione ed all'esercizio della ferrovia Ventoso per Scandiano, Reggio e Guastalla con diramazione da Reggio per Correggio e Carpi, approvato con R. Decreto del 20 marzo 1881, n. 185 (serie 3ª) ed all'atto di concessione della ferrovia Scandiano-Sassuolo, approvato con R. Decreto 30 maggio 1884, n. 2432 (serie 3ª).

Fra le loro Eccellenze il commendatore Gaspare Finali, Ministro dei lavori pubblici, ed il commendatore Giovanni Giolitti, Ministro del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed i signori Borsiglia cav. avv. Biagio di Carlo, presidente della Deputazione provinciale di Reggio Emilia, e Iori dott. Angelo fu Francesco, membro effettivo di detta Deputazione, quali rappresentanti la provincia di Reggio Emilia come da deliberazione di detta Deputazione provinciale in data 19 aprile 1890 e procura speciale in data 19 detto mese ed anno al rogito del dott. Domenico Bertozzi notaio in Reggio Emilia, inscritto presso il Consiglio notarile del distretto di detta città, alla presente allegate, la prima in copia sotto il n. I, e la seconda in originale, sotto il n. II.

Premesso

Che, mediante convenzione del 25 febbraio 1881 regist. a Roma l'11 maggio successivo al reg. 61, n. 2428, atti pubblici colla tassa di lire 1.20, il Governo accordava alla Provincia di Reggio Emilia la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a sezione ridotta (0.95) da Ventoso per Scandiano, Reggio, Guastalla, con diramazione da Reggio per Correggio e Carpi, con un concorso di lire 2,045,232, equivalente ai 6 decimi della spesa totale compreso il materiale mobile, di lire 3,408,721, giusta il progetto dell'ingegnere Tommaso Bertolini del 9 dicembre 1879, approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto del 21 febbraio 1880, n. 360;

Che, mediante convenzione 5 maggio 1884, approvata con decreto Reale 14 stesso mese ed anno e registrato a Roma il 1° agosto 1884 al registro 80, n. 4703, atti pubblici, colla tassa di lire 1.20 il Governo, dietro istanza della provincia di Reggio Emilia, l'ha autorizzata a costruire a sezione ordinaria la linea Reggio-Guastalla con diramazione da Reggio per Correggio e Carpi, secondo il progetto esecutivo in data 3 luglio 1883 e relativa variante al tronco Bagnolo-Carpi in data 8 agosto detto anno, approvati dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici coi voti del 21 luglio e 21 settembre 1883, nn. 2094 e 2460, elevando il concorso dello Stato a lire 4,134,774.52, ivi compreso quello di lire 2,045,232 già accordato colla precedente concessione;

Che, mediante altra convenzione del 23 maggio 1884, approvata con decreto Reale del 30 stesso mese ed anno, n 2432 (serie 3ª) e registrato a Roma il 1° agosto successivo al registro 80, n. 4702, atti pubblici, colla tassa di lire 1.20, la provincia di Reggio Emilia diventava concessionaria della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a sezione ridotta (0.95) in prolungamento di quella Reggio-Scandiano sino a Sassuolo, da costruirsi giusta il progetto dell'ingegnere Bertolini, in data 18 febbraio 1884, approvato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici col voto del 13 marzo 1884, n. 633, per la quale nuova ferrovia il Governo accordava alla provincia un concorso di lire 1,017,710, corrispondente ai 6 decimi del costo totale computato a lire 1,624,047.65, compreso il materiale mobile;

Che lo Stato, in base ai ricordati atti di concessione venne così ad accordare alla provincia di Reggio, a titolo di concorso governativo per la costruzione e l'esercizio delle suindicate linee, una somma totale di lire 5,152,484.52, da corrispondersi nei modi stabiliti nelle convenzioni medesime;

Che la Deputazione provinciale di Reggio Emilia, dietro autorizzazione del Consiglio provinciale, con istanza del 13 giugno 1886, si fece a chiedere la facoltà di costruire a sezione ordinaria (tipo II°) il tronco Reggio-Ventoso, con diramazione Scandiano-Sassuolo a modificazione degli atti di concessione e con un concorso dello Stato ai termini di legge per la maggiore spesa occorrente, che era determinata nella considerevole somma di lire 3,300,000 oltre quello di lire 5,152,484.52 già sopra accennato;

Che, in seguito la Deputazione provinciale opportunamente autorizzata dal Consiglio provinciale, ha rinnovato la sua istanza riducendo il concorso dello Stato a lire 586,494.23;

Che, essendosi riconosciuta l'utilità pubblica della trasformazione del tronco suddetto a sezione ordinaria e giustificato in massima il maggiore onere chiesto allo Stato dai vantaggi della trasformazione, il Governo è venuto nella determinazione di assecondare l'anzidetta domanda della provincia di Reggio Emilia, coordinando il pagamento del nuovo sussidio alle scadenze del concorso governativo già assunto.

Ciò premesso e ritenuto, si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. — È autorizzata la provincia di Reggio Emilia a costruire a sezione ordinaria la linea Reggio-Scandiano-Sassuolo, secondo il progetto di massima 15 maggio 1886, dell'ingegnere Bertolini e relative varianti dell'ottobre 1887 dell'ingegnere Minoretti pel tratto Scandiano-Veggia, e del 28 giugno 1889 dello stesso ingegnere pel tronco Reggio-Scandiano, colle modifiche prescritte dal Consiglio superiore nel suo voto 27 novembre 1889, n. 2685 e nei precedenti.

Art. 2. — La linea sarà costruita secondo le modalità del tipo II delle ferrovie economiche e dovrà essere compiuta ed aperta allo esercizio entro due anni dalla data del decreto di approvazione del presente atto.

Art. 3. — Il Governo accorda alla provincia di Reggio Emilia, come suo concorso fisso ed invariabile nella maggiore spesa di costruzione per la trasformazione della linea a sezione ordinaria e provvista del materiale mobile, la somma di lire 586,494.23 fermi gli altri concorsi assunti coi precedenti atti di concessione surricordati.

Art. 4. — Il pagamento del pattuito nuovo concorso sarà fatto in sei esercizi finanziari a decorrere dal 1893-94 perchè così d'accordo convenuto, ed in sei rate senza interessi nella seguente misura.

Nel 1893-94	lire	100,000.00
» 1894-95	»	100,000.00
» 1995-96	»	100,000.00
» 1896-97	»	100,000.00
» 1897-98	»	100,000.00
» 1898-99	»	86,494,23
Totale . . .	lire	586,494,23

Art. 5. — In quanto non siano espressamente modificate dalla presente rimangono ferme le condizioni e clausole stabilite nelle precedenti convenzioni, e cioè: convenzione 25 febbraio 1881, approvata con Regio Decreto 20 marzo 1881, n. 185 (serie 3ª); convenzione 5 maggio 1884, approvata con Regio Decreto 11 maggio 1884 n. 2420 (serie 3ª) e convenzione 23 maggio 1884, approvata con Regio Decreto 30 maggio n. 2432 (serie 3ª), non esclusa la durata della concessione stabilita in 90 anni coll'articolo 10 del capitolato annesso alle convenzioni 25 febbraio 1881 e 23 maggio 1884 surrichiamate, qual termine decorrerà sempre dalla data dei rispettivi Regi Decreti che approvarono queste due ultime citate convenzioni.

Art. 6. — La presente convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata con Decreto Reale.

Fatta a Roma, quest'oggi 24 del mese di maggio dell'anno milleottocentonovanta.

(*Seguono le firme*).

Alla *Convenzione* sono annessi:

Il processo verbale della seduta della Deputazione Provinciale di Reggio-Emilia, il 19 aprile 1890, debitamente approvato;

La procura speciale, in data 19 aprile 1890, ai rappresentanti la provincia di Reggio-Emilia per la stipulazione della riportata Convenzione.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Senato del Regno e Camera dei Deputati.

Chiusura della 4ª Sessione della XVI Legislatura. — Con Decreto Reale del 3 corrente la Sessione legislativa 1889-90, inaugurata il 25 novembre 1889, è stata chiusa.

Circa lo stato dei disegni di legge rimasti in sospeso davanti al Senato, prorogatosi il 17 u. s. luglio, e circa quello dei disegni di legge rimasti in sospeso davanti alla Camera, prorogatasi l'11 stesso mese, vedasi la nostra « Cronaca » del N. 29.

Col decreto di chiusura della Sessione decadono tutti questi disegni di legge, che erano ancora in esame presso il Senato o presso la Camera dei Deputati.

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMOTTAVO RAPPORTO
DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE
SULL'ESERCIZIO 1889

(*Traduzione del* MONITORE — *Continuazione, V. n. 29*).

IV. — Costruzione.

1. — ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO DELLA DIREZIONE TECNICA.

Durante l'esercizio 1889 l'attività del *personale della costruzione*, posta agli ordini dell'Ingegnere capo, si è esplicata come nel 1888 nello studio, nella sorveglianza e nel resoconto dei lavori complementari e delle costruzioni nuove lungo la strada e nelle stazioni, ed inoltre nel dar termine ai conti dell'edificio d'amministrazione a Lucerna e delle nuove officine centrali di Bellinzona, ed infine nella direzione dei lavori per il doppio binario delle sezioni di montagna.

Il conto per l'edificio d'amministrazione fu compiuto verso la fine dell'anno; ed il personale di sorveglianza fu in parte licenziato ed in parte incorporato nel personale addetto al servizio della manutenzione della linea.

Si è potuto del pari congedare il personale di sorveglianza alle nuove officine, e l'ingegnere della linea del II Distretto fu incaricato di eseguire i lavori di finimento.

Alla fine dell'anno il personale si componeva ancora di 17 impiegati (22 nel 1888), di cui 4 presso l'Ufficio centrale e 13 sulla linea per i lavori di doppio binario.

Diamo più oltre un prospetto dell'organizzazione dei lavori del doppio binario.

2. — COMPIMENTO DELLE LINEE IN ESERCIZIO.

a) Espropriazioni.

Le spese di questa rubrica per il 1889 così si suddividono:

1. Ufficio centrale (tenuta del registro catastale, commissari ed avvocati)	fr.	5,704.70
2. Soppressione delle servitù nel Cantone di Uri	»	6.064.90
3. Indennità per acquisto di terreni di protezione e altre per acquisto di diritti, indennizzi ai proprietari di foreste sui fianchi del Righi per ostacoli frapposti allo sbancamento dei boschi per la costruzione della linea	»	53,396.43
Totale . . .	fr.	65,166 03

Seguono nel « Rapporto » minuti particolari circa la spesa di cui al n. 3.

b) Infrastruttura del corpo stradale.

La spesa totale per i lavori complementari e per la difesa del corpo stradale liquidata durante l'esercizio 1889 è di fr. 90,681.63, per i quali contiensi nel « Rapporto » il conto particolareggiato.

c) Galleria del San Gottardo.

Nella galleria del San Gottardo non fu eseguito nel 1889 alcun lavoro a carico del conto di costruzione.

d) Ampliamento di stazioni e scali.

La somma complessiva di fr. 114,682.02 così suddividesi:

1. Scalo di Arth-Goldau	fr.	9,216.25
2. » » Steinen	»	3,458.65
3. » » Brunnen	»	28,319.85
4. Stazione di Erstfeld	»	56,556.59
5. Scalo di Amsteg	»	775.37
6. » » Biasca	»	737.17
7. Stazione di Chiasso	»	2,067.45
	fr.	101,131.33

dei quali nel « Rapporto » contiensi il conto particolareggiato per ogni stazione e scalo.

8. Per macchinismi, scambi, ecc., negli scali di Immensee, Arth-Goldau, Steinen, Schevyz, Brunnen, Sisikon, Amsteg, Gurtnellen und Vassen	fr.	13,550.69
Totale . . .	fr.	114,682.02

e) Edifici lungo la linea.

Proseguendo nell'ampliamento delle nostre case cantoniere e garette di guardia, incominciato negli anni precedenti, noi abbiamo nel 1889 aggiunto un piano superiore a 13 altre case cantoniere. Avendo poi riconosciuto che il passaggio a livello al chilometro 31.057 doveva essere servito direttamente, vi abbiamo fatto costrurre una garetta di guardia. Le spese per questa rubrica, a carico del conto costruzione ammontano a . . . . . . fr. 16,161.95

f) Telegrafi e segnali.

Due nuove cabine a suoneria furono intercalate nella linea di campane-segnali, l'una presso la premenzionata garitta e l'altra presso quella n. 174 tra Taverna e Lugano. Le spese per queste installazioni ammontarono a. . . fr. 692.06

g) Inventario per l'esercizio.

Le spese di questa rubrica riguardano, come per l'anno scorso, l'aumento di materiale circolante, cioè:

70 carri per trasporto carbone con cassa in ferro . . . . fr. 191,800

20 carri per trasporto della ghiaia . » 51,000

Su questi 90 carri il « Rapporto » dà minute spiegazioni, aggiungendo che i 20 per trasporto ghiaia, dopo aver servito per il trasporto del materiale per la massicciata del doppio binario Airolo-Ambri serviranno per il trasporto di massi e pietrame, difettando di tali carri il servizio ordinario.

Attrezzi per un carro di soccorso, apparecchi per alzare i carri sviati . . . . » 2,356.70

Adattamento dell'illuminazione a gaz in 12 vetture di 3ª classe . . . . » 7,987,15

Totale . . . fr. 253,143.85

Riassumendo le spese di costruzione, si ha il seguente prospetto complessivo:

a) Espropriazioni	fr.	65,166.03
b) Infrastruttura del corpo stradale .	»	90,681.63
c) Galleria del San Gottardo . . .	»	— — —
d) Ampliamento di stazioni e scali .	»	114,682.02
e) Edifici lungo la linea	»	16,161.95
f) Telegrafo e segnali	»	692.06
g) Inventario per l'esercizio . . .	»	253,143 85
Totale . . .	fr.	540,527.64

A questa somma bisogna aggiungere:

1. I pagamenti alla Società di costruzione conseguentemente al compromesso fattosi circa la sue domande d'indennità per la liquidazione dei lavori d'infrastruttura sulla sezione Fluelen-Goeschenen, oltre le spese del processo . . . . » 467,857.65

di cui nel « Rapporto » si contiene la distinta.

2. La pensione vitalizia alla signora Hava-Fabre per il 1889 . . . . . . » 10,000 —

Totale delle spese a carico del conto di costruzione . . . . fr. 1,018,385.19

Fra le costruzioni complementari o nuove che nel 1889 si trovavano in corso e di cui il costo non è ancora definitivamente fissato, noi citeremo specialmente 4 ripari contro le valanghe e volute sul versante sud, qualche lavoro di difesa e l'ampliamento degli edifici per i viaggiatori ad Airolo ed a Faido.

Durante lo scorso esercizio i depositi di petrolio alla stazione di Arth-Goldau furono terminati e posti in servizio; per la somma fissa di franchi 44,000, noi abbiamo assunti i lavori di sterramento, della posa dei binari di raccordamento e dell'acquisto dei terreni necessari. Da parte loro, gli impresari, signori Walter e C. a Venezia, hanno costrutto due grandi serbatoi della capacità di 2500 tonnell. ciascuno, cogli apparecchi per la vuotatura e riempimento, oltre vaste tettoie per deposito delle botti, ecc.

Conseguentemente al rapido aumento del traffico, noi fummo obbligati d'aumentare il parco delle locomotive. A tale scopo furono commesse 13 locomotive, cioè: alla fabbrica di locomotive di Winterthur 5 locomotive a 3 assi accoppiati, serie C³ T; alla fabbrica di I. A. Maffei a Monaco, 4 locomotive n. 4 assi accoppiati, serie D¹ T, 3 locomotive per treni diretti, serie A³, capaci di una velocità massima di 85 chilometri all'ora e 1 locomotiva « duplex-compound » sistema Mallet, a 6 assi accoppiati, serie D⁶; quest'ultima come esperimento d'un nuovo tipo di locomotiva per le linee di montagna.

3. — Costruzione delle officine per le riparazioni.

Nello scorso esercizio si lavorò ancora alle fondazioni del macchinario, al compimento di parecchie costruzioni ed alla liquidazione. Le installazioni erano intieramente terminate al mese di marzo, per modo che a quest'epoca le nuove officine poterono essere messe in servizio in ogni loro parte.

Tra le nuove costruzioni compiute od incominciate nel 1889, noi ricorderemo: un magazzino per il carbone ed una tettoia ad uso di magazzino per ferri, ecc. Durante l'esercizio furono del pari installati quasi tutti gli apparecchi e le macchine utensili.

Oltre le due turbine d'Escher Wyss e C. a Zurigo, già in servizio, una terza consimile turbina fu ordinata alla Casa J. Rieter a Winterthur per l'officina dei falegnami. A scopo poi di prevenire una completa sospensione del lavoro nelle officine nel caso di interruzione della forza motrice, queste ultime furono provviste di una macchina a vapore di 25 cavalli, che era già stata precedentemente da noi acquistata. Questa macchina funziona ora provvisoriamente per l'illuminazione elettrica, che comprende 24 lampade ad arco di 8 « ampères » e 110 lampade ad incandescenza di 16 candele. L'ordinamento definitivo della luce elettrica per le officine della stazione di Bellinzona è ora alle studio; e così pure una seconda canalizzazione della stessa forza motrice.

Le spese concernenti la costruzione delle officine ammontarono alla fine del 1889 alle seguenti cifre:

Il prospetto del « Rapporto » contiene le spese specificate a tre epoche: alla fine del 1888 per fr. 1,414,199.99; nel 1889 per franchi 353,563.27; alla fine del 1889 complessivamente per fr. 1,767,763.26. Riportiamo soltanto questa somma complessiva.

1. Direzione tecnica	fr.	75,888.27
2. Movimenti di terra, corpo stradale e rampe d'accesso	»	151,339.31
3. Soprastruttura, strade all'interno ed all'esterno degli edifici, binari d'accesso, piattaforme giranti, carrelli trasbordatori, ecc.	»	279,293.42
4. Edifici	»	780,318.98
5. Canalizzazione dell'acqua motrice . .	»	143,002.92
6. Chiusura della corte delle officine . .	»	12,339.—
7. Motori, trasmissioni, macchine, utensili, comprese le fondazioni	»	307,544.22
8. Espropriazione (quota parte corrispondente alle spese toccate al Comune di Bellinzona)	»	17,000.—
9. Soccorsi agli operai in seguito ad accidenti	»	1,037.14
Totale	fr.	1,767,763.26

Alcune contabilità non furono ancora liquidate e perciò non abbiamo potuto conteggiarle definitivamente nel conto di costruzione; esse sono provvisoriamente inscritte nella rubrica delle « costruzioni incompiute ».

4. *Costruzione del doppio binario sulle linee di montagna Erstfeld-Goeschenen e Airolo-Biasca.*

Nel primo capitolo di questo Rapporto (1) abbiamo ricordata la riduzione subita dai termini fissati per il secondo binario delle linee di montagna. Conseguentemente a questo provvedimento fu modificata l'organizzazione del servizio nel senso che l'Ispettore dei lavori fu addetto all'ufficio centrale dell'ingegnere capo e funziona come supplente imme-

(1) Vedi n. 26, pag. 411 (*Nota della Redazione*).

diato di quest'ultimo in tutte le questioni che hanno rapporto colla costruzione, colla sorveglianza e la manutenzione dei tronchi in corso di costruzione. Per poter mantenere i nuovi termini di scadenza dei lavori era indispensabile cominciare i lavori sulle due linee di montagna nello stesso tempo, e ad essi furono aggiunti ingegneri di sezione col necessario personale ausiliario. L'attività delle due sezioni Faido-Biasca e Erstfeld-Goeschenen fu limitata durante l'esercizio 1889 agli studi preliminari per la messa in opera degli occorrenti lavori sulle linee medesime.

Diamo ora un succinto riassunto dei lavori eseguiti nel corso del 1889:

Sezione Airolo-Faido.

Per quanto riguarda sin da principio l'acquisto dei terreni, ricorderemo che esso, per la maggior parte, era compiuto alla chiusura dell'esercizio e che tutte le espropriazioni ebbero luogo in via amichevole. Furono stipulati complessivamente 53 contratti per 40,041 metri quadrati di terreno.

Su tutta la sezione i lavori di movimenti di terra furono spinti così che al principio della cattiva stagione, cioè al momento della sospensione dei lavori, potevansi considerare come terminati. È il caso specialmente per le gallerie, il cui allargamento secondo il profilo del doppio binario e il rivestimento sono compiuti. I movimenti di terra propriamente detti sono compiuti, eccetto la massicciata e qualche opera muraria pei tronchi Airolo-Ambri e Ambri-Rodi. La massicciata fu incominciata; ed è così avanzata sul tronco Rodi-Faido che si potè dar principio alla ripartizione del materiale di soprastruttura e parzialmente anche alla posa del doppio binario.

Tutte le costruzioni metalliche dei ponti sono montate.

Diamo il prospetto delle prestazioni eseguite sino alla fine dell'esercizio:

Categorie	Quantità del preventivo	Lavori effettuati alla fine del 1889	
	metri cubi	metri cubi	per cento
1. Movimenti di terra sulla linea a cielo scoperto ed annessi	235,137	220,045	93.5
2. Muri di sostegno e di rivestimento, muri contro la riva, cioè:			
Muratura a calce . . .	5,043	4,667	92.5
Muratura a secco . . .	12,597	10,970	87.1
3. Muratura per ponti e ponticelli	7,867	7,319	93.0
4. Per la formazione della ghiaiata	24,689	14,003	56.7
5. Scogliere per lavori alle rive	2,560	2,264	88.5
6. Escavazione delle gallerie	62,880	50,126	79.7
7. Rivestimento delle gallerie	6,166	3,521	57.1

Le quantità preventivate per i numeri 4, 6 e 7 hanno subìte notevoli diminuzioni, per modo che le quantità da porsi in opera per compierle non aumenteranno di molto.

I più importanti lavori di questa sezione sono l'allargamento delle due gallerie elicoidali tra Rodi e Faido ed il ricarico dell'alta massicciata tra la galleria Stalvedro e la stazione di Ambri-Piotta. L'ultima opera ha richiesto circa 80,000 m. q. di materiali che furono forniti dalle materie scavate nella galleria del S. Gottardo e depositate ad Airolo; questo materiale fu trasportato fino ai cantieri da treni speciali circolanti dalle ore 8 di sera alle 5 del mattino, ossia durante le sole ore disponibili nella giornata.

Come abbiamo detto precedentemente (1) questi trasporti hanno reso necessario un aumento nel numero dei carri.

Le prestazioni del materiale mobile, adibito a questi trasporti, ammontano a 2058 treni di materiali; 8467 chilometri di treno; 285,502 chilometri d'assi.

Per la circolazione di questi treni la costruzione bonifica all'esercizio le spese effettive per il personale dei treni, oltre una tassa fissa per locomotiva. Questa bonifica elevavasi alla fine del 1889 a fr. 30,050.51.

(1) Vedi precedentemente, pag. 508, colonna 1ª. (*Nota della Redazione*).

Nei cantieri della sezione Airolo-Faido si lavorò 336 giorni sulla linea a cielo scoperto e 353 notti nelle gallerie; ciò rappresenta 129,826 e 102,596 giornate utili d'operai. Queste cifre corrispondono in media e per giornata utile a 386 operai pei cantieri della linea scoperta e 291 nelle gallerie.

Nel corso dei lavori sono accaduti 51 accidenti, dei quali 7 cagionarono la morte di uomini e 33 un'incapacità al lavoro per oltre 6 giorni ed 11, lievi assai, un'incapacità al lavoro per 6 giorni od al disotto di 6 giorni.

Le spese per l'esecuzione del doppio binario nel 1889 e alla fine del 1889 sono indicate nel seguente prospetto:

Capitolo V		Spese Sino alla fine del 1888	Nel 1889	Sino alla fine del 1889
A) Direz. tecnica	fr.	76,997.94	74,149.82	151,147,76
B) Espropriazione	»	14,334.35	32,999.19	47,333.54
C) Infrastruttura:				
1. Movimenti di terra e muri di sostegno	»	64,839 73	581,092.10	645,931.83
2. Gallerie	»	258,355.93	505,584.74	763,940.67
3. Ponti e ponticelli	»	37,507 —	316,269.10	353,776.10
4. Strade e sentieri	»	400 —	2,736 —	3,136 —
5 Lavori di difesa alle rive	»	2,000 —	10,800 —	12,800 —
6. Massicciata	»	— —	41,530.05	41,530.05
D) Soprastruttura	»	— —	21,342.13	21,342.13
F) Installazioni meccaniche	»	— —	1,663.20	1,663.20
H) Delimitazione della linea	»	— —	1,373.76	1,373.76
I) Inventario per la costruzione	»	23,349.17	11,604.75	34,953.92
K) Soccorsi in caso d'accidenti	»	49.15	1,747.05	1,796.20
	fr.	477,833.27	1,602,891.89	2,080,725.16
Da aggiungere: Interessi del capitale di costruzione	fr.	6,645.63	45,091.45	51,737.08
Totali	fr.	484,478.90	1,647,983.34	2,132,462.24

L'avanzamento dei lavori sul tronco Rodi-Faido ci impegna a sollecitare l'apertura al servizio del secondo binario di questa parte della sezione ed a fissarla per il 1º giugno 1890, data dell'apertura del servizio d'estate; ciò faciliterà di molto gli incrociamenti dei treni.

Ricordiamo infine che per quanto riguarda la questione dei sottopassaggi o soprapassaggi dei 5 passaggi a livello della strada cantonale tra Airolo e Faido (1) non abbiamo più ricevuta alcuna comunicazione dal Dipartimento Federale delle Strade Ferrate; la qual cosa ci induce a credere che le nostre istanze in proposito furono favorevolmente accolte dalle superiori autorità.

5. *Conto non liquidato.*

Durante l'esercizio del 1889 il processo contro la « Società di costruzione Fluelen-Goeschenen » fu transatto con un compromesso, secondo i termini del quale la detta Società riduce tutte le sue pretese alla somma di fr. 415,000 oltre gli interessi del 4.50 0|0 a partire dall'8 ottobre 1883. Questo compromesso è opera del tribunale arbitrale costituito nel 1888. Con questo processo è terminata l'ultima lite che rimonta al periodo di costruzione.

(*Continua*).

(1) Vedi: Decimosettimo Rapporto (1888) nel n. 35 del 31 agosto 1889 a pag. 557 (*Nota della Redazione*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia Varese-Porto Ceresio.
(*Per l'esecuzione degli studi della Mediterranea*).

Sappiamo che la Società Mediterranea ha ottenuto dal Ministero dei Lavori Pubblici l'autorizzazione di eseguire gli studi della ferrovia da Varese a Porto Ceresio, e che ha già disposto perchè fossero tosto iniziati. Sappiamo difatti che il signor comm. Oliva, Direttore del Servizio Costruzioni, si è già recato sul luogo ed affidò la dirigenza degli studi al signor ingegnere Francesco Steffenini, Capo-Sezione Principale, il quale verrà coadiuvato da altri ingegneri.

><

Biglietti per escursione al Monte Generoso.

In seguito agli accordi intervenuti fra le Amministrazioni interessate, in ordine alla distribuzione dei biglietti per l'escursione al Monte Generoso, venne in massima stabilito di attuare a partire dal 16 corrente:

1. La distribuzione, nei giorni precedenti i festivi e durante questi stessi giorni, di biglietti diretti di andata ritorno Milano-Monte Generoso, valevoli in tutto il giorno susseguente il festivo agli infraindicati prezzi:
1ª classe L. 15.00; 2ª classe L. 12.00; 3ª classe L. 9.50.

2. La distribuzione dei biglietti Capolago-Monte Generoso di corsa semplice (L. 7.50), e di andata ritorno ordinario (L. 10.00) da parte della stazione di Milano, nei giorni feriali, insieme ai biglietti di corsa semplice Milano-Capolago e da parte delle altre stazioni di Como, Torino, Genova, ecc., insieme ai biglietti in servizio internazione per Lugano, Bellinzona, ecc.

3. La distribuzione insieme ai biglietti per viaggi circolari in ferrovia e sui laghi, da parte di tutte le stazioni che rilasciano tali biglietti, di uno speciale *coupon*, a presentazione del quale la ferrovia del Generoso accorda la riduzione del 20 0|0 sul prezzo dell'andata ritorno Capolago-Generoso.

E tutto ciò limitatamente al periodo fino al 31 ottobre p. v., data della cessazione del servizio normale della ferrovia del Generoso.

><

Ferrovia Faenza-Firenze.
(*Avviso d'appalto ad unico incanto del tronco Marradi-Fantino*).

Alle ore 10 ant. del dì 11 settembre p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, e presso la R. Prefettura di Firenze, avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco Marradi-Fantino della ferrovia Faenza-Firenze, della lunghezza di m. 5100, compreso fra l'estremo Firenze della stazione di Marradi e la progressiva 5100, inclusa la stazione di Fantino, non comprese le espropriazioni stabili, la provvista del materiale metallico d'armamento, dei meccanismi fissi e del mobilio per le stazioni ed ogni provvista e posa pel telegrafo, per la presunta somma di L. 5,304,000, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto e si farà luogo al deliberamento quand' anche non vi sia che un solo offerente.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, modificato con Decreto Ministeriale in data 14 giugno 1889, e colle aggiunte introdottevi fino al 31 dicembre 1889, e di quello speciale in data 29 aprile 1890, visibili assieme alle altre carte del progetto nei suddetti Uffici di Roma e Firenze, a partire dal giorno 25 agosto 1890.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di giorni 640 (seicentoquaranta) dalla data del verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 180,000, quella definitiva in L. 315,000; ambedue in numerario od in titoli, come all'art. 3 del Capitolato generale di appalto.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Prodotti approssimativi lordi della Sicula nell'esercizio 1889-90.

I prodotti approssimativi lordi della Rete Sicula nell'esercizio dal 1° luglio 1889 al 30 giugno 1890, compresi i prodotti fuori traffico, ci dànno il seguente prospetto in confronto coi prodotti del precedente esercizio 1888-89:

	Totale prodotto	Media chilometri esercitati	Prodotto medio chilometrico
I. Rete principale:			
1889-90	L. 7,828,823.30	Km. 609	L. 12,855.21
1888-89	» 7,434,117.92	» 609	» 12,207.09
1889-90	+L. 394.705.38	Km. »	+L. 648.12
II. Rete complementare:			
1889-90	L. 612,698.53	Km. 111	L. 5,519.80
1888-89	» 233,963.86	» 97	» 2,412.00
1889-90	+L. 378,734.67	+Km. 14	+L. 3,107,80

Complessivamente la Rete Sicula nell'esercizio 1889-90 incassò L. 8,441,521.83 contro L. 7,668,081.78 nell'esercizio 1888-89; donde un aumento di lire 773,440.05 nell'ultimo esercizio chiuso il 30 giugno del corrente anno.

La media dei chilometri esercitati fu di 720 chilometri nell'esercizio 1889-90, con un aumento di 14 chilometri, per la Rete secondaria, in confronto al precedente esercizio.

Ricordiamo che il prospetto dei prodotti approssimativi della *Rete Mediterranea* nell'esercizio 1889-90 e che il prospetto di quelli della *Rete Adriatica* nel primo semestre del corrente esercizio 1890 furono da noi pubblicati nelle «Informazioni» del n. 28.

><

Ferrovia Bologna-Otranto.
(*Progetto dei lavori in galleria di Cattolica*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato per approvazione al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie il progetto dei lavori occorrenti per provvedere alla costruzione di un tratto di arco rovescio, della lunghezza di circa m. 200 nella galleria di Cattolica (linea Bologna-Otranto).

La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori medesimi ammonta a L. 83,300, ripartita come segue: costruzione dell'arco rovescio L. 47,500; sistemazione provvisoria dei tombini di scolo L. 4000; sbadacchiature provvisorie L. 21,800; sistemazione di binari L. 3000; spese impreviste L. 7000.

><

Ferrovia Roma-Segni.

(*Varianti ai piani delle stazioni del tronco Ciampino-Segni*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha rimesso al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie per esame e per approvazione i progetti di varianti ai piani delle stazioni del tronco Ciampino Segni, nella linea Roma-Segni. I progetti di tali varianti hanno lo scopo di migliorare ed ampliare gli impianti proposti coi progetti già approvati e di meglio tutelare la sicurezza dell'esercizio.

><

Pel servizio delle linee Novi, Piacenza e Cantalupo.

(*Progetto dei lavori ai bivii e in stazione di Alessandria*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti per l'impianto di un bivio al ponte Bormida e per modificazione in stazione di Alessandria ed al bivio della linea per Cantalupo, allo scopo di poter soddisfare alle esigenze del servizio per le tre linee di Novi, di Piacenza e di Cantalupo.

Al progetto medesimo sono uniti i seguenti preventivi di spesa:

« di L. 6800 per provviste di magazzino e per mano d'opera per lavori di armamento;

« di L. 17,118.64 per materiali d'armamento;

« di L. 69,125 per munire di apparecchi di sicurezza il nuovo bivio Bormida e per impiantare il blocco da Alessandria a quel bivio;

« di L. 1290 per modificazioni da apportarsi alla trasmissione ed all'apparecchio della cabina *B* in stazione di Alessandria ».

><

Per la vendita dei biglietti della Mediterranea all'estero.

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, allo scopo di estendere maggiormente la vendita dei proprii biglietti all'estero, ha riconosciuto la convenienza di incaricare, come ha già fatto la Società delle Strade Ferrate Meridionali, anche la Società Anonima *des Voyages Economiques*, sedente in Parigi ed avente agenzie proprie in Francia ed altrove.

Il relativo schema di contratto venne testè sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

><

Commissione per gli Statuti delle Casse Pensioni Ferroviarie.

(*Rappresentanti Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio*).

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha nominati suoi rappresentanti nella Commissione per gli Statuti delle Casse pensioni del personale ferroviario i signori: comm Monzilli, Direttore-Capo della Divisione Industria, Commercio e Credito, e comm. Marco Besso, membro della Commissione consultiva.

><

Pagamento di un mandato intestato ad un appaltatore premorto all'atto di riscossione.

Sappiamo che la R. Avvocatura Generale Erariale, interpellata sul quesito: « Se un mandato di paga-
» mento, in conto di opere eseguite, intestato al-
» l'appaltatore, ma alla morte di costui non ancora
» riscosso, debba essere pagato ai suoi eredi, ovvero
» al fideiussore supplente dell'appalto », ha opinato doversi pagare al fideiussore supplente.

Essendo però sorto il dubbio se, essendo il mandato stato ammesso a pagamento, quando ancora era in vita l'appaltatore, dovesse considerarsi come denaro di costui proprietà, e quindi devoluto al suo patrimonio ed alla sua eredità, l'Avvocatura Generale Erariale predetta eliminò tale dubbio, osservando che: « il dubbio nasce perchè l'Amministra-
» zione paga per mandati, e dunque mandato emesso
» potrebbe dirsi equivale a pagamento consumato.
» Ma il principio in questi termini non sarebbe più
» vero. Lo è quanto alla forma del pagamento. Se
» un creditore, invocando l'art. 1249 del Codice ci-
» vile, pretendesse il pagamento in contanti al
» proprio domicilio, e se no, malgrado la giacenza
» in Tesoreria del mandato di pagamento in favor
» suo, intraprendesse contro la debitrice Ammini-
» strazione degli atti esecutivi, ben gli si rispon-
» derebbe che mandato equivale a pagamento. Ma
» sarebbe prevalenza esorbitante della forma sulla
» sostanza e quindi esorbitante finzione di radice
» per noi ignota l'equiparare la semplice emissione
» del mandato in tutto e per tutto al pagamento
» effettivo, e così alla reale e legale estinzione del
» debito. In questa guisa potrebbe verificarsi il caso
» che, pur giacendo il mandato in Tesoreria, l'Am-
» ministrazione dovesse spiegare contro il suo cre-
» ditore l'azione d'indebito, non per farsi restituire
» ciò che non avrebbe pagato, ma per farsi auto-
» rizzare dai Tribunali a ritirare ed annullare il
» mandato emesso per errore. È facile prevedere le
» conseguenze piene d'inconvenienti per l'Ammi-
» nistrazione che in forme varie potrebbero scatu-
» rire da una premessa di tal genere. Prima del
» pagamento il mandato può e deve, ad avviso della
» Avvocatura Erariale, subire l'influenza delle mu-
» tate condizioni di diritto oggettivo e soggettivo
» del credito, ognorachè siano a legale conoscenza
» del debitore; epperò, morto l'appaltatore, i paga-
» menti vanno fatti al fideiussore supplente, essendo
» necessario, in materia di opere pubbliche, che sia
» mantenuta quella continuità, anzi quella unità di
» gestione tecnica ed economica che l'Amministra-
» zione si volle assicurare con la disposizione del-
» l'art. 8 del Capitolato generale, senza preoccu-
» parsi se la morte od un impedimento qualunque
» dell'appaltatore renda necessario valersi del fi-
» deiussore supplente, che diviene *ipso facto* il prin-
» cipale obbligato ».

><

Per il porto di Ancona.

Ci consta che la Società delle Strade Ferrate Meridionali, in seguito a premure fattele dal R. Ispettorato Generale delle ferrovie affinchè trovasse modo di accogliere le domande della Camera di commercio ed arti di Ancona relative al ribasso della spesa sulla pesatura ferroviaria e su quella di trazione per ciò che riguarda il commercio di transito per il porto di Ancona, onde porre così quella città in condizioni uguali a quelle di Civitavecchia, si è dichiarata disposta ad esonerare dalla tassa di pesatura ferroviaria i trasporti che fossero diretti alle Acciaierie di Terni ed ha promesso di studiare, pure al medesimo scopo, il modo di fare con minore spesa il servizio al porto predetto, almeno per i trasporti diretti alle Acciaierie suindicate.

La Società medesima ha poi, alla sua volta, interessato il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate a far le pratiche necessarie allo scopo di ottenere dalla Camera di commercio e dalla Dogana opportune diminuzioni nelle spese doganali e portuali in misura sufficiente per ricondurre a quel porto,

almeno in parte, il traffico che ha perduto, specialmente per le spedizioni di ghisa e carbone, state deviate a causa della minore spesa che presentano i trasporti appoggiati a Civitavecchia.

><

Funicolare Valle di Sant'Anna a Genova.
(Dimanda d'esercizio; dati tecnici).

Ci scrivono da Genova che la Società Anonima funicolare genovese, concessionaria dal Municipio di Genova di una linea a trazione funicolare da costruirsi nella Valle di Sant'Anna (1) a Genova, ha presentato domanda al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate perchè ai termini di legge le sia concesso l'esercizio pubblico della detta linea.

La linea viene costruita tutta in sede propria e deve mettere in comunicazione la piazza del Portello colla via Agostino Bertani in prossimità al corso Magenta.

La lunghezza della linea è di m. 357.60 ed il suo dislivello totale è di m. 56.20; m. 51.50 a ciascuna estremità della linea hanno la pendenza del 20.50 p. 0[0 e la parte centrale di m. 254.60 ha la pendenza del 13 p. 0[0.

La fune che si propone di adottare sarà formata di fili d'acciaio del diametro di mm. 20 e del peso di kg. 1.64 al metro corrente, capace di resistere ad uno sforzo di trazione di kg. 23,000.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che ai sensi del voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici possano approvarsi due distinti progetti relativi ai lavori di consolidamento fra le progressive 20.980 e 21.150 ed alla galleria di Vallefredda, da eseguirsi lungo il tronco da Arpino a Sora della ferrovia Avezzano-Roccasecca. La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori considerati nel primo progetto ammonta a L. 166,500 e quella pei lavori compresi nel secondo a L. 135,000.

><

Il Consiglio medesimo ha ritenuto che in quanto si riferiscono alla non applicabilità della multa contrattuale per ritardo nella ultimazione dei lavori, possano approvarsi gli atti di collaudo relativi alla fornitura e posa in opera delle travate metalliche nel tronco da Fognano a Marradi nella ferrovia Faenza-Firenze per parte dell'Impresa Lori Oreste.

><

Tariffe.

La Società delle Strade Ferrate Meridionali, in nome proprio ed in nome e per conto di quella delle Ferrovie del Mediterraneo, ha presentato al R. Ispettorato Generale una proposta di aggiunta alla tariffa locale N. 290, P. V. e di proroga della tariffa medesima.

Le modificazioni proposte consistono:

a) nell'aggiungere nell'intestazione dopo *Belluno* le stazioni di *Bergamo* e *Gorlago*;

b) nel modificare la dizione posta a piedi della tariffa: *questa tariffa è applicabile in via di esperimento a tutto il* 31 *dicembre* 1890, nel modo seguente: *questa tariffa è applicabile in via di esperimento a tutto il* 31 *agosto* 1891.

La preindicata tariffa si riferisce al trasporto delle pietre coti.

(1) A questa funicolare abbiamo già particolarmente accennato quando si trattò della sua concessione da parte del Consiglio Comunale di Genova; vedansi all'uopo le « Notizie ferroviarie italiane » dei numeri 10 e 30 del 1889. Per altre più recenti concessioni di funicolari a Genova, vedasi la stessa rubrica nei numeri 16, 25, 28 e 29 del corrente anno.

><

Sappiamo che la Società della ferrovia da Suzzara a Ferrara ha interessato il R. Ispettorato Generale delle ferrovie a voler disporre che la tariffa locale N. 204 pel trasporto del vino, sia applicabile anche a spedizioni destinate in servizio cumulativo a stazioni della predetta ferrovia pel transito di Ferrara onde evitare ai negozianti residenti nei paesi toccati dalla ferrovia Suzzara-Ferrara di provvedere a Ferrara allo svincolo della cauzione, pagarne lo scarico ed il ricarico e presentare una nuova lettera di porto per l'inoltro e destinazione della merce.

><

C'informano che la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quella delle ferrovie dell'Adriatico, ha raccomandato al R. Ispettorato Generale per un favorevole accoglimento una istanza della Ditta Meiss per ottenere che la concessione accordatale pei trasporti a grande velocità di sete e loro derivati da Milano Centrale a Chiasso che va a scadere col giorno 14 del corrente mese, le venga rinnovata fino al termine dell'anno in corso stabilendo il quantitativo minimo proporzionale di 560 tonnellate di traffico. Dal 1° gennaio 1891, la convenzione dovrebbe intendersi rinnovata di anno in anno, con vincolo di traffico minimo di 1500 tonnellate, sempre quando non venga disdetta da una delle parti con preavviso di un mese.

><

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha proposto al R. Ispettorato Generale delle ferrovie la proroga per un altro anno della tariffa locale a P. V., N. 406, pei trasporti di sabbia comune di mare in partenza da Finalmarina, Borgio, Verezzi, Andora e Bordighera ed in destinazione di Diano Marina e Cervo, la quale viene a scadere col 10 ottobre p. v.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto per sopraelevazione della tettoia nella stazione di Porta Nuova a Torino, ad uso magazzino per la Direzione dei telegrafi;

2. Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa De Ninno per l'armamento del tronco Carrito-Cocullo della linea Roma-Sulmona;

3. Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Toschi per la costruzione del tronco Stradella Ferniani-Fognano della ferrovia Faenza-Firenze.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 1° agosto (N. 180) — **Regio Decreto 13 luglio 1890**, numero **6998** (Serie 3ª), che cancella due tronchi di strada dall'elenco delle strade provinciali di Pesaro.

— **Regio Decreto 8 giugno 1890**, numero **6994** (Serie 3ª), che concede al Consorzio di Scolo denominato Gambarare (Venezia) di eseguire le opere pel bonificamento dei terreni paludosi del Consorzio stesso, compresi nella bonifica dei terreni paludosi del distretto di Dolo. — Al Regio Decreto fa seguito il Foglio disciplinare delle condizioni alle quali resta vincolato il consorzio di Scolo detto di Gambarare in provincia di Venezia per la concessione di funzionare quale Consorzio di bonifica a termini dell'art. 1° della legge 4 luglio 1886, n. 3962, eseguendo i lavori progettati dall'ing. dott. Carlo Bragato per bonificare parte del territorio compreso nel Consorzio medesimo e per il previsto

complessivo importo di L. 480,000; per l'ultimazione delle opere è assegnato il termine di anni 3 a decorrere dalla data di questo R. Decreto.

— **Circolare** del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, in data **26 luglio 1890**, ai Prefetti e Sotto-prefetti del Regno sul Regolamento sulle caldaie a vapore per i depositi per le retribuzioni ai periti (Vedi « Notizie diverse » di questo numero).

Gazzetta Ufficiale del 4 agosto (N. 182). — **Legge 20 luglio 1890**, numero **7008** (Serie 3ª), che distribuisce nei diversi esercizi la spesa per alcune costruzioni ferroviarie (Vedi il testo della legge a pag. 505 di questo numero).

— **Legge 20 luglio 1890**, numero 7009 (Serie 3ª), che sopprime e riduce alcuni stanziamenti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1890-91.

Gazzetta Ufficiale del 7 agosto (N. 185). — **Prospetto** dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate Italiane del mese di **aprile 1890**, in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1889, pubblicato per cura del R. Ispettorato Generale.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Chiavenna-Castasegna al confine svizzero. — *Per il parere dei Ministeri della Guerra e delle Finanze.* — Il Ministero dei Lavori Pubblici si è rivolto ai Ministeri della Guerra e delle Finanze per avere il loro parere sotto l'aspetto strategico e l'interesse dell'erario sulla ferrovia da Chiavenna a Castasegna nel confine svizzero, circa la quale rimandiamo i nostri lettori al n. 30.

Il parere fu chiesto, trattandosi di una ferrovia internazionale, che deve congiungersi alle linee della Svizzera.

Ferrovia Padova-Teolo-Este. — *Per lo studio di un progetto.* — Altre volte accarezzata, ritorna ora in campo l'idea di studiare un progetto per la costruzione della ferrovia da Padova ad Este per Teolo. Sperasi nella costituzione di un Comitato fra i notabili dei Comuni interessati.

Ferrovia Ronchi-Monfalcone. — *Dimanda di concessione al Governo Austro-Ungarico.* — Riportiamo dalla *Riforma* del 2 corrente: « Una Commissione di ingegneri del Basso Friuli ha fatto domanda al Governo Austro-Ungarico per la concessione di una ferrovia da Ronchi a Monfalcone sul confine italiano ».

Monfalcone è stazione dalla linea Cormons-Nabresina, delle Ferrovie Meridionali Austriache.

Lo scopo di questa linea è il medesimo della *direttissima Venezia-Trieste*, della quale abbiamo detto nei numeri 16, 5 e 3 del corrente anno e che non ebbesi l'approvazione del Governo austriaco, come appunto già accennammo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Austro-Ungariche. — *Riscatto della Nord-Est ungherese.* — Dal 1° corrente la ferrovia del Nord-Est ungherese, riscattata dal Governo, fu annessa alla rete dello Stato; essa misura una lunghezza di 799 chilometri. Conseguentemente fa pure parte della rete dello Stato la ferrovia Ungaro-Galiziana da Legenye a Mihaly ed alla frontiera, già esercita dalla Nord-Est; questa linea misura 221 chilometri. La rete dello Stato Ungherese si è perciò accresciuta complessivamente di 1,020 chilometri. Questo riscatto fu inspirato specialmente da ragioni strategiche.

Il punto estremo della ferrovia Legenye alla frontiera è Mamoros-Sszighet, donde si costruisce ora una ferrovia per Nagy-Bocsko per prolungarla poscia sino a Kimpolung. Colà si raccorderà colla ferrovia Lemberg-Czernovitz-Jassy, operando così un nuovo congiungimento fra le reti rumene ed ungheresi, e facilitando inoltre la comunicazione diretta tra l'Ungheria e la Russia meridionale.

Ferrovie Prussiane. — *Statistica al 1° aprile 1890.* — Riassumiamo le seguenti cifre intorno alla gestione ferroviaria 1890-91, che ebbe principio col 1° aprile:

1. *Rete governativa.*

Linee amministrate per conto proprio .	km.	25,172
Linee non proprie.	»	2
Linee amministrate per conto altrui . .	»	63
Totale aperti al pubblico servizio	km.	25,237

Di queste: 8981 sono di linee principali a due o più binari e 9569 sono pure di linee principali ma ad un solo binario.

Ai 25,237 km. aperti al pubblico servizio aggiungansi:

132	»	dati in appalto
2,192	»	in costruzione
2,572	»	non aperti al pubblico servizio
30,133	km.	di rete governativa.

L'amministrazione della rete governativa effettuasi a mezzo di 11 direzioni, 75 uffici d'amministrazione e 229 ispezioni per le costruzioni. Esistono 251 officine; cioè 60 di prima, 23 di seconda e 168 di terza categoria.

Linee private. — Le linee in esercizio misurano 2169 km.; dei quali 1068 di linee principali e km. 1101 di linee complementari.

Il numero delle Amministrazioni è di 59.

Ferrovie Russe. — *Dal resoconto per il 1889.* — Ad ampliazione di quanto abbiamo già detto nel n. 9 circa i prodotti delle ferrovie Russe nel 1889, aggiungiamo sul medesimo esercizio ferroviario le seguenti notizie.

Il movimento dei viaggiatori e quello delle merci a P. V. nell'esercizio 1889 segnò un aumento sul precedente esercizio 1888; il movimento delle merci a G. V. segnò invece una lieve diminuzione.

Riassumiamo all'uopo nel seguente prospetto i prodotti complessivi delle strade ferrate russe nel 1889, comparati a quelli di cinque anni precedenti:

Anni	Lunghezza della rete in versto (1)	Prodotti brutti in rubli (2)	Prodotto medio per versta
1889...	26,537	277,052,191	10,521
1888...	26,133	279,444,317	10,914
1887...	25,367	249,692,074	10,076
1886...	24,508	222,087,481	9,147
1885...	24,041	230,234,504	9,781
1884...	23,039	226,588,822	10,072

Nel 1889 le ferrovie russe hanno trasportato: 38,835,127 passeggieri, ossia 2,061,300 più che nel 1888; 2,733,759 militari, ossia 111,174 meno che nel 1888; 12,022,812 pud (3) di merci a G. V., ossia 47,173 meno che nel 1888; 3,423,725,508 pud a P. V., ossia 89,714,416 meno che nel 1888.

Nel 1889 aprironsi all'esercizio le seguenti linee: il tronco della ferrovia del Sud-Ovest, da Wapnjarka a Trostjanez, 30 verste; la linea Pleskow-Riga, lunga 404 verste.

Alle ferrovie russe bisogna aggiungere: le ferrovie dello Stato di Finlandia, che misurano una lunghezza di 1711 verste; e la ferrovia Transcaspiana, lunga 1343 verste, che dipende dal Ministero della Guerra.

Nel 1889 passarono al Governo le seguenti strade ferrate: Morchasrsk-Ssysrnan, lunga 498 verste; Riachsk-Viasma, lunga 650 verste. Fu inoltre deciso dal Consiglio dei Ministri il riscatto della linea Varsavia-Terespol; e lo Stato assumerà la gestione delle linee Sedlez-Malkin, Terespol-Brest-Litevsk e Brest-Litevsk-Chelm che già appartengongli, ma sono amministrati dalla precitata Società Varsavia-Terespol. Pare infine che lo Stato riscatterà del pari la ferrovia del Baltico, sulla quale scadono i suoi diritti l'11 febbraio 1893.

Ferrovie Rumene. — *Nuove costruzioni.* — Il Parlamento rumeno ha votato un disegno di legge che fornisce un credito straordinario di 8,269,000 fr. al Ministero dei

(1) La *versta* vale metri 1,069.
(2) Il *rublo* vale L. 4.
(3) Il *pud* vale chilogrammi 16.380.

Lavori Pubblici per il prolungamento della ferrovia Targu-Ocna per Comaneste, Momesti e Tetcani. Il preventivo è di fr. 5000 al chilometro per le espropriazioni e di fr. 21,500 per il materiale circolante.

La linea misura 21 chilometri; la zona che essa attraversa è ricca di petrolio, parafina ed abbondante di foreste secolari.

Notizie Diverse

Bonificazione dell'Agro Romano. — Il 6 corrente fu distribuita ai deputati la *sesta Relazione della Commissione idraulico-economica per la sorveglianza generale del bonificamento dell'Agro Romano;* relazione già presentata alla Camera dal Ministro dei Lavori pubblici nella tornata del 30 u. s. aprile.

Crediamo opportuno riassumerne brevemente le parti principali.

Lavori a carico del Governo. — La legge del 1878 pose a carico dello Stato l'eseguimento delle opere seguenti:

1. Bonificamento degli stagni e paludi di Ostia e delle terre basse dell'Isola Sacra;
2. Bonificamento degli stagni e paludi di Porto, Camposalino e Maccarese;
3. Sistemazione idraulica della Valle dell'Aniene;
4. Prosciugamento delle terre emerse dal lago di Pantano;
5. Prosciugamento del lago dei Tartari;
6. Prosciugameuto delle terre basse nella valle di Baccano;
7. Prosciugamento della palude di Stracciacoppe.

Riassumendo, abbiamo la seguente situazione al 31 dicembre 1889:

	Impegnate	Spese	Disponibili
Ostia e Isola Sacra L.	1,654,140.71	1,197,169.35	456,971.36
Porto, Camposalino e Maccarese . . . »	2,062,793.81	1,377,500 —	685,293.81
Valle dell'Almone . »	194,518.69	194,598.69	
Lago di Pantano . »	21,611.38	11,241.25	10,370.13
Macchine idrovore . »	209,829 12	209,829.12	
Espropriazioni . . »	115,844.89	115,844.89	
Totale L.	4,258,818.60	3,106,183.30	1,152,355 30

Le espropriazioni per i lavori di bonificazione importarono nel corso del 1889, come appare dal precedente prospetto, la spesa di L. 115,844.89, delle quali L. 33,783.79 per Ostia e l'Isola Sacra; L. 82,061.10 per Maccarese.

La progressione dei lavori dopo il 1884, cioè dall'anno in cui fu posto mano ad essi al 31 dicembre 1889, apparisce dalle cifre in appresso.

Lavori eseguiti :

31 dicembre	1884	L.	39,454.05	
»	1885	»	470,090,00	+ 430,685.95
»	1886	»	1,154,762.33	+ 684,672.33
»	1887	»	1,820,701.85	+ 665,339.52
»	1888	»	2,518,427.82	+ 697,725.97
»	1889	»	3,106,183.30	+ 587,755.48

Lavori a carico dei Consorzi. — Indipendentemente dalle opere, che la legge ha posto a carico dello Stato, altre dovevano essere eseguite dai proprietari o dagli utenti, eventualmente costituiti in Consorzio.

I Consorzi idraulici dell'Agro Romano, stabiliti e costituiti secondo il piano tecnico di massima 30 novembre 1880, sono in numero di 89. Per cinque di essi i lavori di bonifica vengono eseguiti per cura dello Stato; per altri quattro i lavori consorziali debbono essere preceduti da quelli che eseguisce lo Stato.

I Consorzi, quindi, che hanno l'obbligo di provvedere sollecitamente alla sistemazione dei loro scoli ed alle altre opere, per effetto della legge del dicembre 1878, sono in numero di 80, dei quali 30 entro la zona dei 10 chilometri dal centro di Roma e 50 fuori.

Riassumendo, si ha che, a tutto il 31 dicembre 1889, la gestione relativa agli 89 Consorzi, era la seguente:

a) Furono presentati numero 74 progetti per la sistemazione idraulica di altrettanti Consorzi, 30 dei quali entro il raggio dei 10 chilometri dal centro di Roma e 44 fuori. Mancavano quindi i progetti di numero 6 Consorzi, mentre per gli altri 9 doveva attendersi il compimento dei lavori che fa lo Stato;

b) I fossi dichiarati consorziali pei suaccennati 74 Consorzi, misurano uno sviluppo complessivo di circa chilometri 1352, soggetti in tutto o in parte a sistemazione, per ottenere la quale venne prevista la spesa di L. 1,978,153.66.

A tutto il 31 dicembre 1889 furono sistemati m. 357,131.41 di fossi, spendendosi la complessiva somma di L. 452,982 99.

— Oltre la Relazione presentata alla Camera dal Ministro dei Lavori Pubblici sulla bonificazione dell'Agro Romano, della quale abbiamo dato un sommario cenno, fu distribuita ai Deputati la *terza Relazione presentata alla Camera dal Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio* sull'andamento della bonificazione agraria dell'Agro Romano a tutto dicembre 1889.

Il Ministro constata nella sua relazione l'iniziamento della bonifica in vari punti della zona, rende conto delle contravvenzioni al Regolamento di polizia rurale e d'igiene, e termina con informare la Camera intorno allo stato dei fondi nell'Agro Romano in gran parte fuori la zona di bonificamento agrario, concessi in enfiteusi a miglioramento dalla soppressa amministrazione dell'Asse ecclesiastico di Roma.

Caldaie a vapore. — *Circa il regolamento pei depositi per le retribuzioni ai periti.* — Si era osservato che la disposizione del regolamento sulle caldaie a vapore, in quanto prescrive che le domande per le visite alle caldaie debbono essere accompagnate da un deposito in danaro equivalente alla retribuzione dovuta al perito, non era in accordo colle norme attivate al servizio di cassa della Prefettura.

Ad ovviare tale inconveniente, il Ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio con sua circolare (1) ha disposto che gli utenti, con sede nel capoluogo della provincia, dovranno eseguire tale deposito, mediante versamento diretto alla Tesoreria provinciale; quelli, con sede fuori del capoluogo di provincia, ma nel circondario, mediante invio al Prefetto di corrispondente vaglia postale intestato al tesoriere provinciale; quelli, infine, che risiedono negli altri circondari, mediante invio di equivalente vaglia postale al Sotto-Prefetto, dal quale sarà trasmesso alla Prefettura.

Congresso Internazionale di navigazione interna a Manchester. — *I delegati ed oggetti italiani.* — Alla fine dell'u. s. luglio sono arrivati a Manchester i due delegati del Governo italiano, comm. G. Bompiani e cav. L. Luiggi, per prendere parte ai lavori del Congresso internazionale di navigazione interna. L'Italia espone al Congresso varie carte e piani dei fiumi e canali navigabili, nonchè bellissimi acquerelli dei lavori idraulici del Tevere.

Il Congresso comincierà il 18 corrente. Vi hanno già aderito oltre 700 ingegneri, armatori e negozianti.

Gli ingegneri francesi di ponti e strade e miniere in tempo di guerra. — È stato pubblicato in Francia un Decreto che determina la posizione, in tempo di guerra, degli ingegneri di ponti e strade e delle miniere, che non abbiano assegnato uno speciale cômpito. Questo Decreto stabilisce:

« In tempo di guerra, gli ingegneri di ponti e strade e delle miniere, sino al grado di ingegnere-capo di 1ª classe inclusivamente, che trovansi a disposizione del Ministero della Guerra in forza dell'art. 36 della legge 28 luglio 1873 e dell'art. 51 della legge 15 luglio 1889, e che non abbiano uno speciale ufficio assegnato nei servizi dell'artiglieria e del genio, possono essere incaricati di funzioni nel servizio dell'Intendenza militare.

(1) Vedi « Atti Ufficiali » di questo numero.

« Le funzioni per tal modo loro assegnate sono in rapporto col grado di cui questi ingegneri sono investiti a termini del Decreto 3 settembre 1888 ».

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 83,300 * per lavori nella galleria di Cattolica della linea Bologna-Otranto:

L. 49,000 per la costruzione di una galleria artificiale a difesa della ferrovia fra i chilom. 61.122.50 e 61.175.60 della ferrovia Udine-Pontebba;

L. 47,000 per la costruzione di una nuova strada di accesso al cimitero di Cremona in sostituzione di quella attuale che viene soppressa in seguito all'ampliamento di quella stazione;

L. 19,700 per la costruzione di un sottovia e di due cavalcavia ai chilometri 85.420, 92.867 e 93.793 della ferrovia Orte-Chiusi-Firenze per sopprimere i tre passaggi a livello alle progressive chilometriche 85.465, 92.921 e 93.755;

L. 11,600 per l'esecuzione di lavori di difesa della ferrovia Palazzolo-Paratico dalla caduta di massi fra i chilom. 5.800 e 6.300;

L. 7,300 per l'impianto di una stadera a ponte, a rotaie continue, della portata di 30 tonnellate e del relativo binario di collegamento nel deposito combustibili della stazione di Foligno;

L. 2,100 per l'impianto di passerella in legno e aumento della illuminazione nelle stazioni comprese nel tronco di ferrovia San Martino Buonalbergo-Vicenza, della linea Milano-Venezia;

L. 1,670 per la sistemazione della scarpata a monte della trincea al chilometro 116.102 fra le stazioni di Terni e di Giuncano nella linea Orte-Foligno-Falconara.

Rete Mediterranea. - L. 94,333.64 * per lavori ai bivi e in stazione di Alessandria per servizio linee Novi, Piacenza e Cantalupo.

L. 285,100 per lavori d'ampliamento della stazione di Velletri in seguito all'innesto della linea da Velletri a Terracina.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 1,425 pei lavori di costruzione di un selciato in malta ed in muratura di complemento del sottovia alla progressiva 102.075 della linea Roma-Pisa;

L. 12,700 per lavori di consolidamento del tratto di linea fra le progressive 169.772 e 169.931.90 alla frana di Capecchio della linea Empoli-Chiusi;

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Lavori di consolidamento della frana di Capecchio fra Chiusi e Chianciano, L. 10,000. Il tempo utile per la presentazione delle offerte scade il giorno 12 agosto 1890 alle ore 10 ant.

Ricevonsi offerte a trattativa privata per la fornitura di traverse di quercia-rovere da m. 2.30 × 0.22 × 0.13 per armamento nuove linee (Vedi pagine *Annunzi*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze — (11 settembre, ore 10 ant.). — Appalto * ad unico incanto per la costruzione del tronco Marradi-Fantino della ferrovia Faenza-Firenze. Importo L. 5,304,000. Cauzione provvisoria lire 180,000. Definitiva lire 315,000.

FERROVIE DELL'ANATOLIA — *Sede Sociale a Costantinopoli* — (15 settembre, mezzogiorno). — Lavori di costruzione dei tronchi tra Esky-Chéhir ed Angora della linea Ismid-Angora; 17 lotti, 270 chilometri. (Vedi pagine *Annunzi*).

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 7 agosto). — Parodi Leopoldo, di Ovada, per fornitura di N. 2,000,000 di mattoni occorrenti per la costruzione del tronco Ciso-Ovada, della linea Genova-Asti;

Pochettino Giulio, di Visone, per appalto lavori di costruzione dei rilevati d'accesso al ponte della Bormida (linea Genova-Asti);

Gervaso Giuseppe, di Visone, per appalto lavori di costruzione di rilevati d'accesso al ponte sulla Bormida (linea Genova-Asti);

Gatto Giuseppe, di Pavia, per riordino del rio Valeria sovrapassante la Galleria di Monte Olimpino (linea Milano-Chiasso);

Calderara Pietro fu Giovanni, di Milano, per fornitura di bandiere da segnalamento;

Taverna Luigi, di Alessandria, per somministrazione di sabbia vagliata della Bormida ad uso locomotiva per l'anno 1890-91;

Pastore e Racca, di Torino, per acquisto di un ventilatore per 12 fuochi da fucine (tipo Schiele) con relativa trasmissione, occorrente per le nuove Officine di Torino.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici (16 agosto, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 3° tronco della strada provinciale n. 203, compreso fra il punto d'attacco colla traversa dell'abitato di Percile ed il confine di Orvinio. (metri 5,112.18). Importo lire 145,500. Cauz. provv. L. 8000. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Prefettura della Provincia di Messina. (16 agosto, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di completamento della Strada comunale obbligatoria del comune di Forza d'Agrò alla strada provinciale Messina-Catania. Importo lire 68,000. Cauz. provv. L. 2000. Cauz. def. il ventesimo. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Torino (18 agosto, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per lo allargamento della traversa di Villeneuve della strada nazionale N. 23 del Piccolo San Bernardo, tronco unico tra Aosta ed il confine francese. Importo L. 20,223.65. Cauz. provv. L. 1000. Cauz. def. il decimo. Fatali 2 settembre, ore 11 ant.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Pesaro (21 agosto, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla deviazione della strada nazionale Flaminia, num. 44, all'esterno dell'abitato di Cantiano (metri 1,515.50). Importo lire 129,180. Cauz. provv. L. 4,000. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Municipio di Lecce (21 agosto, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio scolastico. Importo ridotto L. 283,374 04 (V. n. 29).

Municipio di Belluno (23 agosto, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione di un nuovo fabbricato scolastico con annessa palestra ginnastica, muri di cinta, sistemazione dei cortili, ecc. — Importo L. 150.000. Lavori compiuti in 24 mesi. Cauz. provv. L. 2000. Cauz. def. L. 15,000. Fatali a stabilirsi.

Prefettura di Salerno (25 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti pel completamento del ponte a travate metalliche sul fiume Platano in servizio della strada comunale Balvano-Ricigliano. Importo lire 45,500. Lavori compiuti in mesi cinque. Cauz. provv. L. 2000. Cauz. def. L. 5000.

FRANCIA. — *Municipio della Garde* (Varo), 14 agosto, ore 10 ant. — Traforo della galleria della Clue. Importo fr. 90,000; cauzione, fr. 3,000.

— *Municipio di Nizza* (Alpi marittime), 25 agosto, ore 2 p. — Costruzione di un magazzino-sotterraneo al forte del Barbonnet (Sospello). Importo L. 45,000 circa.

TURCHIA. — *Ministero dei Lavori Pubblici a Costantinopoli.* - Ricevonsi offerte per la regolarizzazione delle acque nel vilayet di Scutari e si dà conoscenza di tutte le condizioni e particolarità tecniche.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Costruzioni Navali — Napoli — (16 agosto, ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Fornitura di **ottone** in fogli, in lastre ed in verghe. Importo L. 18,325,80. Consegna a 3 mesi. Cauzione L. 1835. Fatali 29 agosto, ore 12 meridiane.

Direzione delle Costruzioni Navali — Venezia — (18 agosto, ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura di **rame** in filo, in fogli, in lastre ed in verghe. Importo L. 14,969.45. Cauzione L. 1500. Fatali 1° settembre, ore 12 merid.

R. Fonderia — Torino — (18 agosto, ore 9 ant., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 20,000 di **rame** in pani a L. 1.98 il kg. Cauzione L. 3960. Consegna giorni 40.

R. Fonderia — Napoli — (21 agosto, ore 1 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 2000 di **stagno** in pani a L. 3.05. Cauzione L. 610. Consegna a giorni 70.

R. Fonderia — Napoli — (21 agosto, ore 1 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **ferro** cavo in verghe di di diverse dimensioni.

Direzione Artiglieria e Torpedini — Napoli — (22 agosto, ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura di **fanali** di diversi tipi per illuminazione interna delle navi. Importo L. 40,000. Cauzione L. 4000. Fatali 13 settembre, ore 10 merid.

R. Arsenale di Costruzione — Torino — (26 agosto, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 1950 **suole di piombo** di rocchi dei paiuoli da difesa, ecc. a L. 0.55 il kg. Cauzione L. 108. Consegna a giorni 30.

— Fornitura di N. 160 **buccole** del maschio per paiuoli d'assedio orizzontali da 21.15 e 12 ret a L. 45 e N. 160 rinforzi pel foro del maschio a L. 28. Importo L. 11,680. Cauzione L. 1168. Consegna a giorni 90.

Aggiudicazioni.

Direzione Costruzioni Navali — Spezia — La fornitura di recipienti in acciaio per olio di forma cilindrica della capacità di litri 10,000 e del peso di kg. 2600 ciascuno fu aggiudicata alla Ditta Larini Nathan e Comp. di Milano (V. N. 28).

Ministero della Marina. — Düsseldorfer Röhren und Eisen Walzwerke, tubi di ferro zincati, L. 6200;

Arch. Eadie e Comp., composizione magnetica anticorrosiva, L. 4350;

Giovanni De Luise, materie grasse, L. 2671.50;

Casalegno, di Torino, cinghie di cuoio, L. 17,425;

Sichling Carlo, di Torino, 40 fucine portatili, L. 2980;

Carrera e Prata, di Torino, trapano radiale, L. 7350;

Venuti Giovanni, di Venezia, legnami diversi, L. 10,844.05;

Fratelli Leoni e Società fabbriche unite di biacche e colori, pitture sottomarine, L. 184,800;

A. Baffico, di Spezia, legnami diversi, L. 3892.20;

Marco, di Fiore, trasporto carbone, L. 1505;

Società anonima carbonifera di Brindisi, trasformazione di carbone, L. 7000;

Guglielmi Alberti, trasporto carbone, L. 6895;

Henry Wood e Comp., catene di ferro, L. 2000;

Luigi Blasi e Comp., legno abete in tavole, L. 3431.10;

A. Baffico, di Spezia, legnami diversi, ecc., L. 35,777.30;

Vaccari Massimiliano, di Modena, legno acero, frassino e noce, L. 31,273.67;

Leone Maccapani, di Ferrara, stoppa bianca cardata, L. 6755.23;

A. Baffico e Comp., di Spezia, legno faggio, L. 37,959.19;

E. Dubosc, di Torino, un'officina meccanica per il *Re Umberto*, L. 9250;

B. Baffico e Comp., zavorra in pani di ferraccio, L. 49,611.38.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione in opera di un ponte in ferro per la bonifica del lago Fusaro per conto del Ministero dei Lavori Pubblici.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Agosto 2	Agosto 9
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 702	709.50
»	» Mediterranee		» 569.50	572.50
»	» Sicule		» 580	595
»	» Sarde (preferenza)		» 285	285
»	» Palermo-Marsala-Trapani		» 365	365
»	» Gottardo		» 825	832.50
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 527.50	527.50
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 294	294
»	»	Novara-Seregno	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 318	319
»	»	» 2ª emiss.	» 307.50	307.50
»	»	Centrale Toscana	» 510	510
»	»	Meridionali	» 314.75	314.50
»	»	Sarde, serie *A.*	» 311	312
»	»	» serie *B.*	» 308	309
»	»	» 1879	» 306.75	307.50
»	»	Pontebba	» 456	456
»	»	Nord-Milano	» 257.50	257.50
»	»	Meridionali Austriache	» 332	332
»	»	Gottardo 4 %	» 102.25	102.25

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società delle Guidovie Centrali Venete (Padova). — 1ª Estrazione del prestito di L. 1,600,000.

Obbligazioni da L. 500: N. 3572, 3586, 3991, 4202, 4498, 4568, 4825. — *Obbligazioni da L. 100*: N. 53, 811, 1489, 1707, 1992, 2027, 2371, 2641, 2674, 3186, pagabili dal 2 agosto, più interessi d'un mese, presso la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche in Padova.

CONVOCAZIONI.

23 agosto. — **Elettrometallurgica** — Torino — Assemblea generale straordinaria per le ore 1 1/2 pom. nella Borsa in Torino.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

BELGIO. — Mantengonsi generalmente i corsi della settimana precedente.

GERMANIA. — Continuano i prezzi irregolari, essendochè i Sindacati stabiliscono prezzi che poi non sono praticamente tenuti per la tendenza al ribasso sul mercato. Notasi che i *cokes* nel primo semestre dell'anno in corso, comparativamente al primo semestre 1889, sono caduti da 24 a 14 M.

INGHILTERRA. — *Middlesbrough.* — Mercato assai animato ai prezzi della settimana precedente.

Ferri e Ghise.

BELGIO. — Lieve tendenza all'aumento, nonostante la pochezza degli affari.

FRANCIA. — Continua ad accentuarsi il ribasso. I ferri mercantili sono quotati nominalmente a 175 fr.; le *toles*, n. 2, fr. 220. Ghisa, *montage*, fr. 67.50; ghisa n. 3 e l'*affinage* fr. 60 per l'uso interno.

GERMANIA. — Mercato debole, tendenza al ribasso; eccetto che per gli acciai.

INGHILTERRA. — Continua la fermezza del mercato. La ghisa *Cleveland*, n. 3, specialmente ricercata per contratti a breve termine. Fu presentato alla Camera dei Comuni un *bill*, che non sarà discusso nella presente Sessione, per porre un freno alla speculazione sui *Warrants*, di Glascow, Middlesbrough, ecc.

Rame.

FRANCIA. — *Parigi.* — Per consegna all'Havre: *Chilì*, in barre, fr. 156.25 ogni 100 chilg.; id., ordinario, fr. 151.25; id., in lingotti, 158.75. *Best Selected* fr. 163.75.

— *Marsiglia.* — Rame del Giappone in piastre, fr. 150; rosso *Tokat*, fr. 150; raffinato in piccoli lingotti, 160.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Inglese in lingotti da M. 65 a 66; Elettrolittico, da M. 79 a 85 ogni 50 chilogrammi.

INGHILTERRA. — *Londra.* — *Tough Cake* e lingotti da Ls. 62 a 63 ogni tonnellata di 1,015 chilg.; *Best Selected* da Ls. 64.10 a 65-10. Laminato da Ls. 70 a 71. *Chilì* in barre, buon ordinario, Ls. 57-7-6 a contanti; Ls. 57-12-6 a tre mesi.

Stagno.

FRANCIA. — *Parigi.* — *Banca*, consegna all'Havre a Parigi, fr. 253.75; *Billiton*, id., fr. 248.50; inglese, consegna all'Havre o Rouen, fr. 251.75.

— *Marsiglia.* — *Billiton*, fr. 250; in verghe, fr. 252.50; *Banca*, fr. 255.

GERMANIA. — *Amburgo.* — *Banca*, M. 103. Inglese in blocchi, L. 105; in barre M. 107 ogni 50 chilg.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Lingotti, franco a bordo, da Ls. 97 a 98; barre, da Ls. 98 a 99; affinato da Ls. 99 a 100. Australiane da Ls. 94 a 94-2-6; *Banca*, da Ls. 94-7-6 a 94-10; *Détroits*, da Ls. 94 a 94-5; a tre mesi da Ls. 94-10 a 94-15.

OLANDA. — *Rotterdam.* — *Banca*, fior. 56 1/4; *Billiton*, fiorini 55 3/4.

Piombo.

FRANCIA. — *Parigi.* — Diverse provenienze, consegna a Parigi, fr. 33.50; id., consegna all'Havre, fr. 33.

— *Marsiglia.* — Piombo dolce, 1ª fusione, da fr. 32.50 a 33; id., 2ª fusione, fr. 32; laminato, fr. 37.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Inglese, in *saumons*, M. 15.40; tedesco, in rotoli, M. 16.70; tedesco, in *saumons*, M. 15.30; piombo di Spagna, per quintale, M. 17.30.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Inglese, in *saumons*, ordinario, da Ls. 12-17-6 a 13; fogli e barre, da Ls. 13-17-6 a 14; piombo di Spagna, Ls. 12-12-6.

Zinco.

BELGIO. — Zinco in fogli, *Vieille Montagne*, fr. 59 ogni 100 chilg.

FRANCIA. — *Parigi.* — Zinco di Slesia, consegna all'Havre, fr. 62.50; altre buone marche, consegna all'Havre, fr. 62; id., consegna a Parigi, fr. 62.

— *Marsiglia.* — Zinco in fogli e *Vieille Montagne* fr. 73; zinco in piastre, fr. 61.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Di Slesia, disponibile, da M. 25 a 25.50; per consegna da M. 24.50 a 25.50; laminato di Slesia, M. 27; *Vieille Montagne*, laminato, M. 27.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Di Slesia e del Reno, da Ls. 23-7-6 a 23-10; marche speciali, da Ls. 23-12-6 a 23-17-6; inglese di Swansea, da Ls. 24-2-6 a 24-7-6; inglese in fogli, da Ls. 25 a 25-10.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1890-91. — *Dal 21 al 31 Luglio 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	**4086**	**4065**	+ **21**	**650**	**640**	+ **10**
Media	**4086**	**4065**	+ **21**	**647**	**640**	+ **7**
Viaggiatori.	1.363.873 39	1.492.142 10	— 128.268 71	67.864 36	87.901 34	— 20.036 98
Bagagli e Cani	59.104 07	60.000 31	— 896 24	2.405 00	3.468 72	— 1.063 72
Merci a G.V. e P. V. accelerata	337.696 50	291.492 06	+ 46.204 44	15.727 36	10.074 70	+ 5.652 66
Merci a P. V.	1.536.909 56	1.695.497 17	— 158.587 61	103.335 43	98.855 29	+ 4.480 14
TOTALE .	3.297.583 52	3.539.131 64	— 241.548 12	189.332 15	200.300 05	— 10.967 90

Prodotti *dal 1° Luglio 1889 al 31 Luglio 1890.*

Viaggiatori	3.780.425 79	4.040.770 60	— 260.344 81	189.665 59	237.947 66	— 48.282 07
Bagagli e Cani	167.968 47	176.238 56	— 8.270 09	6.725 98	10.181 87	— 3.455 89
Merci a G. e P. V. accelerata .	937.147 97	910.321 79	+ 26.826 18	44.055 46	31.457 81	+ 12.597 65
Merci a P. V.	4.404.571 17	4.723.186 26	— 318.615 09	290.897 47	275.748 22	+ 15.149 25
TOTALE .	9.290.113 40	9.850.517 21	— 560.403 81	531.344 50	555.335 56	— 23.991 06

Prodotto per chilometro

della decade	807 04	870 64	— 63 60	291 28	312 97	— 21 69
riassuntivo	2.273 64	2.423 25	— 149 61	821 24	867 71	— 46 47

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

2ª Decade — Dall'11 al 20 Luglio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTO medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1890	95.859 89	2.679 65	14.238 15	107.519 23	1.345 55	221.642 47	616 00	339 81
1889	92.230 27	2.480 37	13.759 58	80.752 57	944 41	190.167 20	616 00	308 71
Differenza nel **1890**	+ 3.629 62	+ 199 28	+ 478 57	+ 26.766 66	+ 401 14	+ 31.475 27	»	+ 51 10
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 20 LUGLIO 1890				
1889-90	179.640 49	4.340 40	32.389 05	200.184 80	2.373 45	418.928 19	616 00	680 08
1888-89	171.701 01	3.711 55	24.842 23	145.878 78	3.090 33	349.223 90	616 00	566 92
Differenza nel **1890**	+ 7.939 48	+ 628 85	+ 7.546 82	+ 54.306 02	— 716 88	+ 69.704 29	»	+ 113 16
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	11.360 58	110 31	771 49	4.342 09	13 40	16.597 87	111	149 53
1889	11.250 93	67 80	556 42	2.599 67	46 01	14.520 83	97	149 70
Differenza nel **1890**	+ 109 65	+ 42 51	+ 215 07	+ 1.742 42	— 32 61	+ 2.077 04	+ 14	— 0 17
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1889 AL 20 LUGLIO 1890.				
1889-90	22.322 80	238 45	2.234 64	8.304 85	37 75	33.138 49	111	298 54
1888-89	22.065 93	146 00	1.050 88	4.396 87	46 91	27.706 09	97	285 63
Differenza nel **1890**	+ 256 87	+ 92 45	+ 1.184 26	+ 3.907 98	— 9 16	+ 5.432 40	+ 14	+ 12 91

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 31 *Luglio* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli-Piove	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 95	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	5.401.05	13,395.50	1,473.00	1,532.95	3,012.35	4,458.35	8,558.90	5,699.90	3,004.10	5,669.65	3.941.85
Bagagli e Cani.	67.75	314.15	40.60	20.80	84.40	10.50	107.55	61.40	58.35	42.10	48.65
Merci a G. V. ed Accelerata.	473.85	2,948.10	133.15	157.85	404.45	58 .30	252.45	602.80	1,051.45	1,104.05	248.70
Merci a P. V..	5,662.85	7,104.35	1,219.35	3.048.55	1.447.50	»	6,625.45	2,585.15	9,470.35	3.787.10	2.343.45
TOTALI	11,605.50	23,762.10	2.866.10	4,760.15	4,948.70	4.527.15	15,544.35	8,949.25	13.584.25	10,602.90	6.582.65

CHEMINS DE FER D'ANATOLIE

La Compagnie de Construction du Chemin de fer d'Ismid à Angora prévient les Entrepreneurs qu'elle met en adjudication pour le *15 Septembre 1890 les travaux de terrassements, maçonneries, balastage et bâtiments des stations de la partie comprise entre Eski-Chéhir et Angora sur une longueur de 270 Kilomètres.*

Ces travaux sont divisés en 17 Lots, qui pourront être en partie réunis. L'importance des lots varie entre 300,000 et 800,000 francs pour chaque lot.

Les Entrepreneurs trouveront à Constantinople au siège de la Compagnie (*417, grande rue de Péra*) les dossiers complets des lots à adjuger et les Ingénieurs de la Compagnie répartis sur la ligne faciliteront aux Entrepreneurs l'examen des lieux.

Les propositions seront reçues jusqu'au 15 Septembre 1890 à midi.

LA DIRECTION.

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 16 Agosto 1890. NUM. 33.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Nuove Costruzioni della Rete Sicula

Stato dei lavori al 1° luglio 1890 (*).

I. — FERROVIA NOTO-LICATA.

La forza media giornaliera presente sui cantieri dei seguenti tronchi durante il mese di giugno p. p. fu di 4400 operai, 400 carri e 105 bestie da soma.

1. *Tronco Noto-Rosolini.*

Movimenti di terra: La quantità di lavoro eseguito ha raggiunto il 70 per 0[0 degli sterri ed il 65 p. 0[0 dei rinterri. *Opere d'arte:* Il ponte a travata metallica di m. 30 sull'Asinaro è eseguito per 30[100 e quello sul Tellaro, di m. 35 pure a travata metallica, per 40[100; i manufatti di luce da m. 3 a m. 10 sono eseguiti pel 65 per 0[0 e quelli da m. 0.50 a m. 3 per il 77 per 0[0. *Stazioni:* Non è ancora fatto alcun lavoro. *Case cantoniere:* Il lavoro delle case cantoniere sia semplici che doppie è eseguito pel 45 p. 0[0. *Passaggi a livello:* È eseguito il 70 p. 0[0 del lavoro. *Gallerie:* Sono in costruzione le gallerie Minuiti m. 130, Gioè di m. 330, Portello di m. 60, e Inferno di m. 150. Lo scavo di avanzata ha raggiunto m. 130 nella 1ª, metri 202 nella 2ª, m. 35 nella 3ª, m. 18 nella 4ª.

2. *Tronco Rosolini-Pozzallo.*

Movimenti di terra: Eseguito il 90 p. 0[0 dello scavo e l'80 p. 0[0 dei rialzi. *Opere d'arte:* Gli acquedotti di luce da m. 0.50 a m. 3, sono eseguiti pel 70 p. 0[0 del totale e quelli da m. 3 a m. 10 pel 75 p. 0[0. *Stazioni:* Nessun lavoro. *Case cantoniere semplici e doppie:* Eseguito il 75 p. 0[0. *Passaggi a livello:* Eseguito pure il 75 p. 0[0.

3. *Tronco Pozzallo-Sampieri.*

Movimenti di terra: È già eseguita una metà, tanto del lavoro di scavo che di quello di rialzo. *Opere d'arte:* Gli acquedotti da m. 0.50 a m. 3, son eseguiti per 4[5 ed i manufatti da m. 3 a m. 10 per l'85 per 0[0. *Stazioni:* I fabbricati viaggiatori delle stazioni di Pozzallo e di Sampieri sono eseguiti pel 70 p. 0[0, il magazzino merci ed il piano caricatore della prima pel 35 p. 0[0 e la tettoia ed il piano caricatore della seconda, per l'80 p. 0[0. *Case cantoniere:* Sono eseguite per circa il 3° del loro totale. *Passaggi a livello:* Eseguiti per una metà.

4. *Tronco Sampieri-Scicli.*

Movimenti di terra: Eseguiti per una metà tanto pei rialzi che per gli scavi. *Opere d'arte:* Manufatti da m. 0.50 a m. 3 eseguito il 32 p. 0[0 del totale. *Stazioni:* Eseguito il 20 p. 0[0 del fabbricato viaggiatori; il 40 p. 0[0 del magazzino merci e del piano caricatore; il 50 p. 0[0 dei cessi. Del lavoro delle *case cantoniere* è solo eseguita la decima parte ed il 30 p. 0[0 dei passaggi a livello.

5. *Tronco Scicli-Modica.*

Movimenti di terra: Eseguito il 45 p. 0[0 dello scavo ed il 40 p. 0[0 del rialzo. *Opere d'arte:* Il ponte a tre arcate di m. 6 caduna sul Modica è eseguito per 15[100; gli acquedotti da m. 0.50 a m. 3 pel 45[100. *Stazioni:* Nessun lavoro. Appena iniziate le *case cantoniere.* Del lavoro dei *passaggi a livello* eseguito la decima parte. *Gallerie:* Sono previste tre gallerie, cioè: Fiumilato di m. 70; Mendorlese di m. 320; e Modica di m. 1667. La 1ª non è ancora incominciata, per la 2ª sono eseguiti m. 58, e per la 3ª m. 68 di scavo in avanzata.

6. *Tronco Modica-Ragusa Inferiore.*

Movimenti di terra: Sono per oltre un terzo, tanto gli scavi che i rialzi. *Opere d'arte:* Sono stati iniziati i lavori al viadotto in 5 archi di m. 8 ciascuno sul Vininato ed al ponte di 3 arcate di m. 15 ciascuna sull'Erminio. Gli acquedotti da m. 0.50 a m. 3 sono eseguiti pel 35 p. 0[0 del totale. *Stazioni:* Nulla. I lavori delle *case cantoniere* sono eseguiti per un quinto del totale, e quelli *dei passaggi a livello* per due quinti. *Gallerie:* Ne sono previste quattro, cioè: Costa del Diavolo di m. 418; Fiumara Grande di metri 647; Ottaviano di m. 500; e Piese di m. 114. La 1ª e la 4ª non sono ancora incominciate. L'avanzamento dello scavo nella 2ª era di m. 23 e nella 3ª di m. 54.

7. *Tronco Ragusa Inferiore-Ragusa Superiore.*

Movimenti di terra: Eseguita la quarta parte dello scavo ed il quinto dei rialzi. *Opere d'arte:* È in costruzione il via-

(*) Per lo *stato dei lavori al 1° giugno 1890*, vedi n. 28 a pag. 441.

dotto a 5 arcate di m. 8 caduna sul Cavo Grande ed è eseguito il 12 p. 0|0 degli acquedotti da m. 0.50 a m. 3. Nessun lavoro venne eseguito per le *stazioni* e appena iniziate sono le *cantoniere* ed i *passaggi a livello*. *Gallerie:* Ne sono previste 6 cioè: 1. Monte di m. 78, non ancora incominciata; 2. Porato di m. 1014, eseguito lo scavo d'avanzata per m. 53; 3. Ragusa di m. 938, eseguito lo scavo d'avanzata per m. 74; 4. Cappuccini di m. 27 non ancora iniziata; 5. Lacroce di m. 689, appena iniziata; e 6. Castiglia di m. 60 per la quale nulla ancora è stato fatto.

8. *Tronco Ragusa Superiore-Vittoria.*

Movimenti di terra: Eseguita la quarta parte dello scavo e la quinta parte dei rialzi. *Opere d'arte:* Eseguito il 32 0|0 degli acquedotti da m. 0.50 a m. 3; ed il 24 p. 0|0 dei manufatti da m. 3 a m. 10. È in corso di costruzione ed eseguito per circa 1|4 il viadotto a 3 archi di m. 8 ciascuno sullo Scarparo. Eseguito poco più di 1|10 delle *case cantoniere* ed 1|20 dei *passaggi a livello*. *Gallerie:* Ne sono progettate due, la 1ª San Giovanni di m. 407 è in costruzione e scavata per m. 72 in piccola sezione; la 2ª Boncampello di m. 60 non ancora iniziata.

9. *Tronco Vittoria-Terranova.*

I lavori di questo tronco sono poco sviluppati. *I movimenti di terra*, le *opere d'arte* e le *case cantoniere*, sono appena iniziati; *Stazioni:* Sono in corso di costruzione il magazzino merci, il piano caricatore della stazione di Vittoria ed il fabbricato viaggiatori della fermata di Biscari.

10. *Tronco Terranova-Licata.*

Movimenti di terra: A completare i lavori non mancano che i 5 p. 0|0 del totale. *Opere d'arte*: Manufatti da 0.50 a metri 3 eseguiti per 95|100 del totale; manufatti da m. 3 a m. 10, eseguiti per 85|100 del totale. Sono in corso di avanzata costruzione i ponti a travata metallica, di m. 14 sul Cattano, di m. 14 sul Columello, di m. 30 sul San Pietro, di m. 36 la centrale e di m. 32 le due laterali sull'Imera. *Stazioni:* Stazione di Terranova: fabbricato viaggiatori eseguito p. 75|100, magazzino merci a piano caricatore 80|100; cessi 50|100 Fermata di Butera, eseguito il fabbricato viaggiatori p. 20|100; fermata di Falconara, fabbricato viaggiatori, eseguito per 3|4. Il lavoro delle *case cantoniere* e dei passaggi a livello è prossimo al compimento.

II. — Ferrovia Scordia-Caltagirone.

La forza media giornaliera presente sui cantieri dei seguenti tronchi, durante il mese di giugno p. p. fu di 2560 operai, 115 carri e 70 bestie da soma.

1. *Tronco Scordia-Militello.*

Sono eseguiti per una metà del totale *i movimenti di terra* sia in rialzo che in iscavo. *Opere d'arte:* Eseguito l'85 p. 0|0 degli acquedotti da m. 0.50 a m. 3 ed il 20 p. 0|0 dei manufatti da m. 3 a m. 10. *Stazioni*: Eseguito il 20 p. 0|0 del fabbricato viaggiatori della fermata di Fildidonna; il 35 p. 0|0 di quello della stazione di Militello; il 50 p. 0|0 del magazzino merci e del piano caricatore della stazione medesima. *Case cantoniere*: Eseguite per 22|100 del totale. *Passaggi a livello*: Appena incominciati. *Gallerie*: L'unica galleria quella di San Filippo, di m. 90, non è ancora iniziata.

2. *Tronco Militello-Vizzini.*

Movimenti di terra: Eseguito il 45 p. 0|0 dello scavo ed il 40 p. 0|0 dei rialzi. *Opere d'arte*: Eseguito il 57 p. 0|0 degli acquedotti di luce da m. 0.50 a m. 3, ed il 70 p. 0|0 dei manufatti da m. 3 a m. 10. *Stazioni e case cantoniere*: Nulla. *Passaggi a livello*: Appena incominciati. *Gallerie*: Sono due: Grotta Bianca di m. 320, Calvario di m. 362. La 1ª è perforata in piccola sezione per m. 68; e la 2ª per metri 160.

3. *Tronco Vizzini-Grammichele.*

Eseguito poco meno di un decimo del *movimento di terra*. Nulla si è fatto per i rimanenti lavori.

4. *Tronco Grammichele-Caltagirone.*

Movimenti di terra: Eseguiti scavi e rialzi per 8|100 del totale. *Opere d'arte*: Iniziati i lavori degli acquedotti da metri 0.50 a m. 3. *Stazioni*: È in costruzione il fabbricato viaggiatori della stazione di Caltagirone. *Case cantoniere*: Nulla. *Passaggi a livello*: Nulla.

ORGANIZZAZIONE D'UN SERVIZIO FERROVIARIO-MILITARE

IN FRANCIA, ITALIA, GERMANIA, RUSSIA ED AUSTRIA-UNGHERIA

Di parziali provvedimenti o progetti — or presso l'una ed or presso l'altra delle grandi potenze europee — per una speciale organizzazione ferroviaria-militare in tempo di pace, e specialmente in tempo di guerra, ci occorse più volte di occuparci nel *Monitore* durante lo scorso biennio. Ed è infatti nello scorso biennio che, corrispondentemente all'alta importanza in cui vennero le strade ferrate nei concetti della moderna strategia, si è costituito o rinnovato presso i principali Stati lo speciale servizio ferroviario-militare; il quale, mentre assicura in tempo di pace un'ingerenza, più o meno prevalente, tecnica ed amministrativa dell'autorità militare nelle costruzioni e nell'esercizio delle ferrovie, all'autorità medesima affida poi, in tempo di guerra, ogni potere direttivo d'esercizio.

È questo adunque un assai importante argomento, consono affatto alla natura ed all'indole del nostro periodico; sì che ci pare opportuna cosa il riassumere all'uopo un preciso studio pubblicato nella *Zeitschrift für Eisenbahnhnen* di Vienna dal colonnello Guttenberg, capo dell'Ufficio ferroviario presso il Ministero (Comune) della Guerra dell'Impero.

L'accennato studio riguarda i cinque grandi Stati continentali dell'Europa, cioè: Francia, Italia, Germania, Russia ed Austria-Ungheria; e noi, come abbiamo premesso, lo riassumeremo fedelmente, a mo' di quadro comparativo dei predetti cinque grandi Stati.

***

La **Francia** è quella che negli ultimi anni ha fatto di più in questo campo, riformando su basi interamente nuove il suo servizio ferroviario-militare; il quale è ora disciplinato dai regolamenti pubblicati in forza della legge 28 dicembre 1888.

Esso dipende dal capo dello Stato Maggiore, sotto l'alta direzione del Ministero della Guerra, e la parte esecutiva è affidata a *Commissioni di linea,* composta ciascuna di un rappresentante dell'Amministrazione ferroviaria, quale commissario tecnico, designato dalla sua Amministrazione e confermato dal Ministro della Guerra e da un ufficiale superiore quale commissario militare, direttamente nominato dal Ministro; ai quali può essere aggregato altro personale tecnico e militare, secondo le occorrenze. Ciascun commissario ha un aggiunto che lo supplisce in caso di assenza o impedimento. La Commissione delibera ed agisce sempre in nome collettivo, ma ciascun commissario ha la sua propria responsabilità: il militare risponde specialmente delle misure adottate per fini militari, il tecnico di quelle riguardanti l'utilizzazione delle linee. Còmpito delle Commissioni è di apparecchiare tutto ciò che sulla rispettiva rete può interessare il servizio militare: trasporti di materiali e di truppe, orari, piani caricatori, officine, disposizioni speciali di sorveglianza, ecc., e così pure di studiare i possibili miglioramenti.

Le disposizioni delle Commissioni sono applicabili anche alle ferrovie secondarie cadenti nella rete di loro competenza, ma è data facoltà alla Società concessionaria di farsi rappresentare nella Commissione da un delegato.

Le Commissioni di linea possono, ove il capo dello Stato Maggiore lo creda opportuno, essere riunite per risolvere in comune questioni che interessano parecchie reti.

Una Commissione speciale è istituita per le ferrovie al-

gerine e tunisine; e un'altra potrà pure esserlo, ma non lo fu sinora, per quelle di Corsica.

Vi ha poi presso il Ministero della Guerra un corpo consultivo, denominato *Commissione superiore delle Strade Ferrate*, presieduta dal Ministro della Guerra, e in cui entrano il capo di Stato Maggiore, un generale designato per l'alta direzione, in caso di guerra, del servizio ferroviario per l'esercito, il Ministro dei Lavori Pubblici, il Direttore generale dei ponti e strade, i commissari tecnici e militari delle Commissioni di linea, il capo dell'Ufficio delle ferrovie presso il Comando di Stato Maggiore, un ufficiale superiore dei reggimenti ferroviari, un'altro d'artiglieria e uno finalmente di marina. I membri di questa Commissione vengono nominati dietro proposta del Ministro della Guerra. La Commissione superiore è chiamata a dare il suo parere su tutte le questioni riguardanti l'utilizzazione militare delle ferrovie e in particolare sulle seguenti: 1. preparazione dei movimenti strategici; 2. progetti di nuove linee o di modificazioni delle esistenti; 3. disposizioni speciali per rendere il materiale mobile più utile nei trasporti militari; 4. speciali misure per acquartieramento lungo le linee di truppe d'ogni arma; 5. convenzioni fra l'Amministrazione della guerra e le Società ferroviarie per trasporti di militari, per fornitura di materiali o speciali impianti nelle stazioni; 6. organizzazione, istruzione e impiego delle truppe specialmente destinate all'esercizio ferroviario; 7. misure intese alla sorveglianza e protezione delle linee e ad assicurare l'accesso; 8. mezzi per la sollecita distruzione e il pronto ripristino delle linee.

Ma assai più estesa diventa in tempo di guerra, l'ingerenza dell'autorità militare nelle strade ferrate; anzi tutto, il servizio viene allora, in forza d'una legge speciale, ad essere concentrato nelle sue mani. Fin dal principio della mobilitazione, il Ministro della Guerra determina, d'accordo col supremo comandante dell'esercito, la zona entro cui le strade ferrate rimarranno sotto la sua autorità, e quella in cui passeranno all'immediata dipendenza del generale in capo. Nella prima zona il Ministro esercita il suo potere a mezzo delle Commissioni di linea, le quali tosto entrano in funzioni, assumendo la effettiva direzione di tutti i servizi. A sussidio di queste possono venir create delle Sottocommissioni. Nella zona in cui opera l'esercito, la responsabilità del servizio ferroviario è assunta dal Direttore generale delle ferrovie e dei trasporti, che è un ufficiale superiore dipendente direttamente dal Comando di Stato maggiore, assistito da un ingegnere-capo e da altro personale tecnico. Trasporti, impianti di stazioni, materiale mobile o fisso, costruzione, distruzioni o modificazioni di linee, egli provvede a tutto quanto richiedesi per le truppe in campagna.

*
* *

Circa all'**Italia**, l'autore constata che anche qui molto si è fatto per assicurare il buon andamento del servizio ferroviario dal punto di vista militare. Vi provvede il secondo Riparto dello Stato Maggiore generale, che ha un ufficio speciale denominato dei *Trasporti militari*. Una apposita Commissione, presieduta dal capo del detto secondo Riparto, esamina tutti i progetti di nuove linee. Vi ha poi una *Commissione centrale dei trasporti militari*, cui spetta lo studio e la preparazione dei mezzi pei grandi trasporti militari in tempo di guerra. Per la sorveglianza dei trasporti in tempo di pace e l'esecuzione dei provvedimenti adottati nell'interesse militare hannovi dei commissari militari, dipendenti dalla Commissione dei trasporti, i quali fungono da intermediari fra il Ministero della Guerra e le Amministrazioni ferroviarie e riferiscono a quello il risultato degli studi e delle osservazioni loro. Essi hanno libero accesso alle linee, stazioni, officine, ecc. Allo scopo speciale di istradare e sorvegliare i trasporti militari in tempo di pace, esistono poi nelle maggiori città dodici Comandi permanenti di stazione. L'istruzione degli ufficiali forma oggetto di cure particolari, e la si ottiene mediante speciali corsi teorico-pratici, sicchè l'esercito italiano conta attualmente gran numero di ufficiali esperti del servizio ferroviario. In tempo di guerra tutto il servizio, sia militare, sia pei privati, passa nelle mani dell'autorità militare.

*
* *

In **Germania** il servizio ferroviario-militare dipende da un riparto del Comando di Stato Maggiore, che ha per organi esecutivi sedici Commissioni di linea. In caso di bisogno, vengono anche istituiti dei Comandi militari di stazione per sorvegliare l'esecuzione dei grandi trasporti e di tutti i relativi provvedimenti. Questi Comandi non hanno facoltà di ingerirsi nella parte tecnica del servizio di stazione, ma designano alla rispettiva Commissione ciò che credessero pregiudizievole agli interessi militari. In caso di guerra poi entra direttamente in azione il Ministero della Guerra con tutti gli organi a lui subordinati. L'esercizio delle linee interne rimane all'Amministrazione ferroviaria; ma, appena iniziata la mobilitazione, il Comando di Stato Maggiore, d'accordo con una Commissione centrale composta di rappresentanti di tutti i Governi confederati, ne prende la direzione e provvede a tutte le necessarie disposizioni.

*
* *

In **Russia** furono sempre preponderanti le considerazioni militari in tutto quanto riguarda la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate; così l'ordinamento amministrativo è tale da assicurare anche in tempo di pace una gran parte all'elemento militare, ed anzi molti ufficiali superiori entrano nelle Amministrazioni ferroviarie o come Direttori, o come alti funzionari. Il servizio militare-ferroviario propriamente detto spetta, in tempo di pace, alla seconda Divisione del Ministero della Guerra, il cui capo è nello stesso tempo capo dello Stato Maggiore e sostituto del Ministro. Essa ha il cómpito di studiare e far eseguire tutti i provvedimenti di interesse militare nel campo delle comunicazioni ferroviarie e tener dietro a quanto si fa, nella stessa materia, dagli Stati vicini. Anche là vi sono ufficiali dello Stato Maggiore destinati a sorvegliare i trasporti, e comandanti militari di stazione in certi punti, dove si concentrano buon numero di linee.

Circa la Russia crediamo opportuno aggiungere la seguente notizia, benchè essa non si connetta direttamente collo studio da noi riassunto. Alla fine di luglio fu pubblicato un decreto sulla posizione degli impiegati ferroviari in tempo di guerra. A partire dal giorno della mobilitazione tutti gli impiegati addetti a strade ferrate tanto governative che private, eccettuati quelli che hanno oltrepassato i 50 anni, devono, su richiesta del Ministero delle vie di comunicazioni, tenersi pronti a servire su altre linee, che saranno all'uopo loro designate. Il decreto fissa, poi, anche le penalità, che arrivano sino al massimo di 8 mesi di reclusione, pel caso di disobbedienza alle predette disposizioni.

*
* *

Nell'Impero **Austro-Ungarico** l'ordinamento, in tempo di, pace è molto semplice. Anche qui è l'Ufficio delle strade ferrate presso il Comando di Stato Maggiore, che concentra tutta l'attività militare in fatto di ferrovie, e delega dei comandanti di linea presso i vari corpi d'armata, allo scopo di curare l'esecuzione dei trasporti di truppe e studiare da vicino le condizioni e la migliore utilizzazione delle linee entro la zona che a ciascuno verrebbe affidata, ove scoppiasse la guerra. Verificandosi poi tale eventualità, è un generale od ufficiale superiore, che assume la direzione dei movimenti ferroviari, alla immediata dipendenza del Comando dello Stato Maggiore. A lui fanno capo i Comandi di linea, le Direzioni e le Ispezioni militari stabilite in diversi punti, secondo l'opportunità del momento, le truppe speciali di ferrovieri, telegrafisti, ecc., coi relativi materiali. Notevole è questo, che mentre negli altri paesi già accennati gli ordinamenti descritti furono stabiliti dalla legge, in Austria derivano da convenzioni speciali stipulate fra il Governo e le Amministrazioni ferroviarie.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

RELAZIONE
del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea Generale
dell'8 maggio 1890

(*Continuazione — Vedi Num. 31*).

ROCCHETTA MELFI-GIOIA DEL COLLE.

Il progetto dell'intera linea, presentato al Ministero sotto la data 10 gennaio 1889, venne dal Governo approvato con decreto 1° agosto 1889.

Nello stesso mese d'agosto furono indetti gli appalti, e nel successivo mese di settembre vennero stipulati i contratti colle Imprese.

I lavori furono incominciati entro i mesi di settembre ed ottobre, e ve ne indichiamo lo stato di avanzamento a tutto il mese di marzo 1890.

I movimenti di materie per la formazione del corpo stradale sono eseguiti per due quinti.

Delle opere d'arte secondarie di luce variabile da m. 0.80 a m. 7 in numero di 338, sono ultimate N. 50 e le altre sono in costruzione.

Trovansi pure in costruzione le opere d'arte principali consistenti in N. 35 ponti e viadotti in più archi di luce variabile da m. 6 a m. 14.

Per le gallerie si sono eseguiti i lavori indicati nel seguente qnadro:

Numero progressivo	Indicazione delle gallerie	Lunghezza delle gallerie	Scavo per l'avanzamento in piccola sezione	Rivestimento della calotta	Rivestimento dei piedritti
		metri	metri	metri	metri
1	Galleria Isca della Ricotta . .	268	268	201	4
2	» Notar Chirico . . .	523	189	5	—
3	» Spinazzola (a doppio binario)	485	485	183	—
4	» Macchia (id.) . . .	418	418	66	—
5	» De Marinis (id.) . .	130	130	—	—
6	» Lamalunga	407	229	—	—
	Totali . . .	2,231	1,719	455	4

Le gallerie Spinazzola, Macchia e De Marinis sono a doppio binario, dovendo servire per le due linee Rocchetta Melfi-Gioia del Colle e Barletta-Spinazzola.

Sono in corso di esecuzione i fabbricati di tutte le stazioni, cioè Rapolla-Lavello, Venosa, Palazzo San Gervasio, Spinazzola, Gravina, Altamura e Sant'Eramo, e quelli delle fermate, cioè San Nicola, Poggio Orsini, e del Casale.

Delle case cantoniere in numero di 134, N. 18 sono ultimate e N. 38 sono in istato di avanzata costruzione.

SULMONA-ISERNIA.

I progetti definitivi di esecuzione vennero presentati all'approvazione del Governo in data 10 gennaio 1889 per il tronco Sulmona-Canzano, e in data 10 luglio 1889 per il tronco Canzano-Isernia.

Il Ministero approvò con decreto 18 settembre 1889 il progetto per la intera linea.

Fu disposto per la sollecita costruzione del tronco Sulmona-Canzano, facendo gli appalti nel mese d'ottobre 1889 e stipulando nel successivo mese di novembre i contratti colle Imprese.

I lavori si sono incominciati nel mese di gennaio del corrente anno, ma poterono progredir poco per causa della cattiva stagione; ora trovansi sviluppati in tutto il tronco specialmente nei movimenti di materie per la formazione del corpo stradale e nelle gallerie, le quali sono in numero di 8 con lunghezza complessiva di m. 2724.

BARLETTA-SPINAZZOLA.

Fu presentato al Ministero il progetto esecutivo di questa linea, e se ne attende l'approvazione.

STAZIONI DI INNESTO.

In base all'art. 8 della convenzione 20 giugno 1888, gli ampliamenti e gl'impianti necessari per l'innesto delle nuove linee nelle stazioni di Lecco, Colico, Rocchetta Melfi, Potenza, Gioia, Sulmona, Isernia, Barletta e Spinazzola sono a carico dello Stato, e la nostra Società deve concorrere nella relativa spesa per la somma fissa di L. 2,650,000.

In relazione a detto articolo furono presentate al Governo le proposte concrete per gli ampliamenti delle stazioni di Lecco, Rocchetta Melfi e Gioia, ed i progetti di massima per gli ampliamenti necessari nelle stazioni di Colico e di Barletta.

Per i nuovi impianti in stazione di Potenza vennero già presi gli accordi colla Società del Mediterraneo, la quale provvederà a presentare la regolare proposta al Governo.

A Sulmona non occorrono ampliamenti, ma devesi solo stabilire l'entrata in stazione del binario della nuova linea per Isernia.

Per gli impianti nella stazione d'Isernia, nella quale debbono fare capo anche le linee per Caianello e per Campobasso, si sono presi gli accordi colla Direzione tecnica governativa di Venafro, alla quale spetta provvedere alla presentazione della proposta ed alla esecuzione dei lavori.

IV. — Studi e costruzioni di altre linee della rete secondaria.

Come vi fu detto nelle precedenti relazioni, abbiamo assunto la direzione tecnica ed amministrativa della costruzione della linea Portogruaro-Casarsa (chilometri 22), del tronco di linea Ponte San Pietro-Seregno, che comprende la traversata dell'Adda presso Paderno, del tronco Lecco-Oggiono (chilometri 11.5) della linea Lecco-Como, e la costruzione a rimborso di spesa pel tronco Oggiono-Camerlata (chilometri 25.3) della linea medesima.

La ferrovia Portogruaro-Casarsa venne aperta all'esercizio nel giorno 19 agosto 1888; i lavori sono completamente ultimati e si attende alla sistemazione dei conti coll'Impresa costruttrice.

La ferrovia Lecco-Como fu aperta all'esercizio nel giorno 20 novembre 1888; tutte le opere sono regolarmente ultimate e collaudate, e si attende ora alla liquidazione dei conti colle Imprese costruttrici.

La Società Nazionale delle Officine di Savigliano ultimò nello scorso anno, in base al contratto 22 gennaio 1887, i lavori per la costruzione del grande viadotto sull'Adda presso Paderno e dei suoi accessi, cosicchè il tronco Ponte S. Pietro-Usmate, il quale comprende la traversata dell'Adda, potè essere aperto all'esercizio nel giorno 1° luglio 1889.

Per quanto riguarda gli studi da noi eseguiti e le proposte fatte per la costruzione di altre linee complementari, presentiamo il seguente prospetto indicativo delle linee medesime, richiamando quanto venne esposto nelle precedenti relazioni, ed aggiungendo che, per incarico del Governo, furono rimessi nello scorso anno all'Ufficio costruzioni governative residente in Mantova tutti i documenti relativi agli studi da noi fatti per la linea San Felice-Verona.

Numero progressivo	Indicazione delle linee	Lunghezza in chilometri		
		della linea	delle varianti	Totale
1	Ponte S. Venere-Avellino	107	44	151
2	S. Felice-Verona	73	65	138
3	Piadena-Brescia	50	25	75
4	S. Arcangelo-Urbino-Fabriano	135	90	225
5	Cremona-Borgo S. Donnino	40	—	40
6	Sondrio-Tirano	26	15	41
7	Casarsa-Spilimbergo-Gemona	49	27	76
8	Lucera-Campobasso	69	18	87
9	Faenza-Firenze (Tronchi d'accesso alla galleria dell'Appennino)	21	—	21
10	Bugnara-Sulmona	8	—	8
11	Rubicone-Rimini	15	—	15
12	Urbisaglia-Tolentino	11	—	11
13	Zollino-Gallipoli (binario al porto)	0.50	—	0.50
	Totali . . .	604.50	284	888.50

Relativamente agl'impianti necessari per la sistemazione dei servizi ferroviari a Firenze, venne autorizzato colla legge 30 dicembre 1888, N. 5874 (serie 3ª) sui provvedimenti militari, l'allacciamento della linea Pistoiese colla linea Aretina; il relativo progetto particolareggiato fu ammesso dal Governo, ed ora si sta disponendo per l'esecuzione dei lavori.

Il Governo ha inoltre deciso che l'allacciamento delle linee Livornese e Aretina debba a suo tempo effettuarsi, senza regresso, alla stazione di Rifredi.

Per l'impianto della nuova stazione al Campo di Marte in Firenze vennero fatti, in seguito ad invito del Governo, ulteriori studi, ma sinora non ci venne comunicata alcuna decisione.

V. — Spese di costruzione.

L'importo delle costruzioni di proprietà sociale al 31 dicembre 1888 era di		L. 452,511,511.77
dalle quali si deducono		» 15,724.52
per somme indebitamente imputate alle sottoindicate linee, negli esercizi precedenti:		
Bologna-Ancona-Ravenna	L. 2,826.71	
Ancona-Foggia	» 3,510.87	
Pescara-Aquila	» 8,576.94	
Voghera-Brescia	» 810.—	
Rimanenze		L. 452,495,787.25

Spese diverse effettuate nel 1889 per lavori non imputabili all'allegato *B*:

Monopoli-Otranto-Bari-Taranto	L. 9,080.39	
Foggia-Napoli per Benevento	» 135,799.38	
Termoli-Campobasso	» 58,765.23	
Campobasso-Benevento	» 15,293.17	
Aquila-Rieti	» 39,405.55	
Rieti-Terni	» 135,598.31	
Lecco-Colico	» 588,803.46	
Rocchetta Melfi-Potenza	» 772,209.24	
Rocchetta Melfi-Gioia del Colle	» 1,326,173.45	
Solmona-Isernia	» 414,792 63	
Pescara-Aquila	» 34,184.04	
Spese per studi di linee diverse	» 19,871.44	
Costruzione opere stabili per miglioramento condizioni dell'esercizio	» 100,237.93	
Immobili diversi di proprietà sociale	» 64,566.53	
		L. 3,714,780.75

Spese fatte nel 1889 in conto dell'allegato *B*, e cioè:

Bologna-Ancona-Ravenna	L. 144,597.88		
Ancona-Foggia	» 229,407.34		
Foggia-Monopoli	» 139,702.64		
Monopoli-Otranto, Bari-Taranto	» 219,204.43	L. 1,028,491.93	
Foggia-Napoli p. Benevento	» 114,163.—		
Cervaro-Candela	» 48,365.78		
Pescara-Aquila	» 123,859.19		
Diramazione al porto di Brindisi	» 9,461.67		
Rifacimenti in acciaio		1,439,945.60	
			L. 2,468,437.53
Importo del capitale costruzioni di proprietà sociale al 31 dicembre 1889			L. 458,679,005.53

Questa somma si ripartisce nei seguenti titoli:

Bologna-Ancona-Ravenna	L. 6,678,685.69	
Ancona-Foggia	» 102,450,075.55	
Foggia-Monopoli	» 28,152,454.84	
Monopoli-Otranto, Bari-Taranto	» 60,301,491.79	
Foggia-Napoli per Benevento	» 79,065,465.06	
Coghera-Brescia	» 33,278,129.60	
Tietri-Salerno-Eboli	» 12,877,065.78	
Vervaro-Candela	» 5,930,830.05	
Vermoli-Campobasso	» 15,651,332.08	
Campobasso-Benevento	» 18,818,529.92	
Pescara-Aquila	» 30,281,891.67	
Aquila-Rieti	» 14,214,810.09	
Rieti-Terni	» 9,568,318.72	
Napoli-Castellamare-Vietri	» 16,747,976.77	
Diramazione al porto di Brindisi	» 261,533.68	
Diramazione alle saline Margherita di Savoia	» 163,635.75	
Diramazione allo stabilimento balneario di Telese	» 30,349.07	
Fabbricati per officine e magazzini	» 892,482.50	
Lecco-Colico	» 643,443.45	
Rocchetta Melfi-Potenza	» 854,105.77	
Rocchetta Melfi-Gioia del Colle	» 1,424,993.41	
Solmona-Isernia	» 507,048.03	
Barletta-Spinazzola	» 34,184.04	
Cava di pietre a Poggio Imperiale	» 40,636.05	
Cava Fesca presso Bari	» 6,348.61	
Linee ed opere abbandonate	» 9,325,838.31	
		L. 448,201,088.28
Spese allegato *B* (rifacimenti in acciaio)		» 6,370,645.13
Spese per studi di linee diverse		» 255,189.14
Costruzione opere stabili per miglioramento delle condizioni dell'esercizio		» 117,368.96
Immobili di proprietà della Società		» 3,734,714.02
Firenze	L. 1,834,892.44	
Bologna	» 515,311.73	
Foggia	» 245,597.83	
Brindisi	» 374,317.31	
Napoli	» 591,541.68	
Belluno	» 173,053.03	
Totale		L. 458,679,005.53

VI. — Esercizio.

§ 1. — Lunghezze delle linee e lunghezze medie esercitate.

L'estensione della rete principale, non avendo subito modificazioni durante l'anno 1889, rimase di chilom. 3996.589, qual'era al 31 dicembre 1888.

Invece lo sviluppo della rete secondaria al 31 dicembre 1889 saliva a chilometri 1166.916 con una differenza in più di chilometri 127.553 in paragone del 1888; se non che l'apertura all'esercizio di nuovi tronchi e di nuove linee essendo avvenuta in diverse epoche dell'anno, la lunghezza media esercitata è stata di soli chilometri 1140.827, di cui chilometri 1074.059 per le linee collegate alla rete principale, e chilometri 66.768 pei tronchi isolati.

Perciò la lunghezza media complessiva di esercizio durante l'anno 1889 è stata di chilometri 5137.416, e così di chilometri 268.674 superiore a quella delll'anno 1888 (allegato N. 7).

§ 2. — Quantità del materiale rotabile.

Confrontando le cifre contenute nell'allegato N. 10 con quelle dell'anno precedente, si scorge che durante l'anno 1889 il materiale rotabile è stato accresciuto di 95 locomotive, di 239 carrozze, di 30 carri a bagaglio e di 2282 carri per merci. Coll'aumento della quantità delle carrozze e dei carri, il numero dei posti offerti ai viaggiatori è salito da 103,431 a 115,351 e la portata in tonnellate dei carri da 156,444 a 184,848, donde una differenza in più di 11,920 posti nelle carrozze e di 28,404 tonnellate nella portata dei carri merci. Tuttavia, qualora non si fosse provveduto alle

esigenze del traffico col noleggio temporaneo di carri, gli incagli nel servizio del commercio sarebbero stati maggiori di quelli che ebbero a lamentarsi durante l'anno 1888, inquantochè la percorrenza media di tali carri, compresi appunto 482 noleggiati, fu di chilometri 15,368, e così superiore al limite stabilito dal capitolato di esercizio.

§ 3. — Percorrenze dei treni e del materiale.

La percorrenza complessiva dei treni è salita nel 1889 a chilometri 24,111,089 (vedasi l'allegato N. 11), mentre quella del 1888 fu di soli chilometri 22,537,911 (1). Si ebbe perciò nel 1889 l'aumento di chilometri 1,573,178, di cui 741,960 sulla rete principale e 831,218 sulla rete complementare.

La maggiore percorrenza di chilometri 741,960 sulla rete principale deriva per chilometri 599,268 dai treni viaggiatori e per chilometri 142,692 dai treni merci; quella di chilometri 831,218 sulla rete complementare si divide come appresso: treni viaggiatori chilometri 591,954 e treni merci 239,264.

Contribuirono specialmente all'aumento di chilom. 599,268 nei treni viaggiatori della rete principale i due treni direttissimi Milano-Firenze-Roma, di cui abbiamo parlato nella relazione sul bilancio del 1888, essendo i medesimi stati instituti soltanto a partire dal 1° dicembre di quell'anno, mentre nel 1889 essi furono effettuati durante tutto l'anno, fatta eccezione del tratto Firenze-Roma, sul quale vennero sospesi dal 15 luglio al 23 ottobre successivo. Le altre cause dell'aumento si riscontrano in alcune modificazioni d'orario introdotte durante l'anno 1889 per migliorare le condizioni del servizio viaggiatori e nell'attivazione di nuovi treni merci richiesti dalle cresciute esigenze del traffico.

Passando ora ad esaminare l'aumento di 831,218 treni-chilometro, verificatosi sulla rete complementare nell'anno 1889 in confronto del 1888, osserveremo che esso dipende in massima parte e cioè per 750,550 chilometri dall'apertura di nuove linee, e pel resto dalla attivazione di nuovi treni merci sulle linee aperte all'esercizio prima dell'anno 1889.

Confrontando il prospetto (allegato 11) con quello corrispondente del 1888 si rileva un sensibile aumento nella percorrenza dei treni materiali: questo aumento è principalmente dovuto al maggior numero di trasporti che fu necessario di effettuare pei lavori di raddoppiamento del binario di corsa sopra alcuni tratti delle linee Milano-Roma e Milano-Venezia.

La percorrenza delle locomotive in servizio dei treni, comprese quelle che viaggiarono sciolte, è cresciuta di chilometri 1,495,451 nel 1889 in confronto dell'anno 1888, e quella dei servizi accessori di manovra e di riserva presenta una differenza in più di chilometri 1,056,750 sulla nostra rete.

Si è pure verificata nel 1889, in confronto del 1888, una maggiore percorrenza nelle carrozze dei viaggiatori (chilometri 1,413,634), e nei carri merci e bestiame (chilometri 13,968,123) per quanto riguarda il materiale di nostra proprietà. Il percorso fatto dal materiale stesso sulle altre reti è invece diminuito di chilometri 708,580 per le carrozze e di chilometri 2,407,610 pei carri merci.

Il materiale delle altre Amministrazioni ha percorso nel 1889 sulla nostra rete chilom. 51,997,700 di cui 4,086,061 per le carrozze, 434,978 pei bagagliai e 47,476,661 pei carri merci, cifre queste che presentano lievi differenze in più, od in meno di fronte a quelle del 1888.

§ 4. — Interruzioni di esercizio ed altri accidenti nel servizio.

Nell'anno 1889 le interruzioni di esercizio per causa di vicende atmosferiche sono state per buona ventura in numero assai minore di quelle che ebbero a lamentarsi nel 1888 ed anche di minore importanza. Le interruzioni che ebbero una durata maggiore di due giorni si verificarono sulla linea Treviso-Motta ove, per causa dello straripamento del fiume Livenza e del suo confluente Monticano, rimase rotta la via per 25 metri dal 13 al 24 ottobre; sulla linea Padova-Bologna, ove avvenne la corrosione di alcuni tratti dell'argine stradale fra le stazioni di Galliera e Poggio Renatico in conseguenza dello straripamento delle acque del Reno nella notte del 31 ottobre, cosicchè la completa circolazione, non potè essere ristabilita che il giorno 7 novembre; sulla linea Parma-Berceto in causa di una frana caduta fra le stazioni di Solignano e Berceto il 28 ottobre, ostacolo questo che non potè essere completamente remosso prima dell'11 novembre.

Dall'allegato n. 17 nel quale sono riassunti gli accidenti verificatisi durante il 1889 nella circolazione dei treni, si rileva pur troppo che per causa di essi perdettero la vita due viaggiatori, ne rimasero feriti 84 e che riportarono ferite per la stessa causa 48 agenti di servizio, mentre altri 4 rimasero feriti per accidenti avvenuti nelle stazioni e sulla linea, indipendentemente dalla circolazione dei treni.

Perdettero la vita per propria imprudenza 6 viaggiatori e 13 agenti di servizio e riportarono ferite per eguale causa 8 viaggiatori e 42 agenti di servizio.

Dobbiamo infine deplorare la morte di 17 persone estranee alla ferrovia, una delle quali in seguito ad un accidente (l'investimento per parte di un treno nella traversata d'un passaggio a livello) e 16 per propria imprudenza. E per quest'ultima causa riportarono ferite altre 10 persone estranee alla ferrovia.

§ 5. — Tariffe.

Quantunque i numerosi perfezionamenti portati alle tariffe ed alle condizioni pei trasporti negli anni decorsi, e dei quali vi abbiamo reso conto nelle relazioni precedenti vadano, come è naturale, rendendo meno sensibile il bisogno di ulteriori modificazioni, noi non abbiamo tuttavia mancato di studiare ed attuare anche nell'anno 1889 quelle aggiunte e modificazioni che i bisogni dei nuovi traffici e l'incremento dei trasporti giustamente esigevano, e qui appresso vi diamo un breve cenno delle più importanti.

Viaggiatori. — Sia per iniziativa nostra, sia in seguito a domanda dei Comuni o delle Camere di Commercio, furono estesi i biglietti di andata e ritorno a molte località che non fruivano ancora di questo benefizio e vennero istituiti nuovi viaggi circolari, tre dei quali in servizio cumulativo colle ferrovie della Società Veneta e tre altri in servizio cumulativo colla Società Veneta lagunare.

Visto che le agenzie per la vendita dei biglietti, sia in Italia che all'estero, servono soddisfacentemente a promuovere il movimento dei viaggiatori, abbiamo dato una maggior estensione alla vendita dei biglietti nelle agenzie che già esistevano, ed altre ne abbiamo istituite specialmente all'estero.

Ai servizi internazionali fu aggiunto quello fra l'Olanda e l'Italia per le due vie Gottardo-Lussemburgo e Gottardo-Reno.

Come negli anni decorsi, abbiamo effettuato durante l'estate dei treni settimanali di piacere dai grandi centri alle stazioni balnearie e climatiche con risultati soddisfacenti (1) ed inoltre abbiamo cercato di procurare, col mezzo di speciali riduzioni di prezzo alle linee italiane, e segnatamente a quelle da noi esercitate, un movimento di viaggiatori che diremo di circostanza, movimento che altrimenti non sarebbesi verificato o che avrebbe avuto luogo per altre vie. Le occasioni più meritevoli di essere segnalate, come quelle che ci procurarono un maggior numero di viaggiatori furono i pellegrinaggi dal Veneto e dall'Emilia a Loreto, l'altro a San Luca di Bologna e la gita all'Esposizione di Parigi di una notevole comitiva di Ungheresi.

Merci. — Ottenuti i buoni effetti che ci ripromettevamo dalla sospensione provvisoria delle formalità a cui, giusta l'art. 68 delle tariffe, erano vincolate le spedizioni dei recipienti vuoti per potere fruire dei prezzi ridotti per essi stabiliti, abbiamo reso definitivo tale provvedimento, il quale

(1) In queste cifre figurano le percorrenze dei treni sui tronchi isolati, e cioè chilometri-treno 161,886 nel 1888 e 170,537 nel 1889.

(1) Per tali gite si effettuarono 44 treni di andata e ritorno con un movimento complessivo di 32,835 passeggieri, ottenendo un prodotto di L. 112,509.60 corrispondente alla media di L. 12.50 per treno-chilometro.

oltre ad esser riuscito graditissimo al commercio che venne così liberato da ogni formalità per ottenere la applicazione dei prezzi speciali inerenti a questi trasporti, ha semplificato grandemente le operazioni delle stazioni e del controllo dei prodotti.

Astrazione fatta da una nuova tariffa speciale istituita per facilitare il trasporto dei concimi artificiali a lunghe distanze e da alcune modificazioni ed aggiunte portate nella nomenclatura delle merci per aggiungervi nuovi prodotti e modificare voci già comprese, al fine di metterle meglio in armonia con altre assimilabili, può dirsi che niuna innovazione di qualche importanza sia stata introdotta nelle tariffe speciali. Però, ad agevolare la esportazione dell'uva dalla bassa all'alta Italia, fu riattivato nell'occasione della vendemmia la tariffa speciale temporanea a piccola velocità accelerata la quale ogni anno ha dato sempre più soddisfacenti riultati, di guisa che nella campagna ultima si è svolto per mezzo di essa un traffico superiore ai 3000 vagoni con una percorrenza media di km. 894 sulla nostra rete (1).

I provvedimenti a riguardo delle tariffe locali si riassumono: nella istituzione di una nuova tariffa per facilitare i trasporti di cerchioni da ferrovie di produzione nazionale; nella conservazione per un altro anno di varie tariffe poste in vigore per esperimento; nella estensione di diverse tariffe ad altre stazioni, nonchè ai trasporti diretti a località servite da ferrovie economiche e tramvie che, in massima, ne sono escluse.

Venne pure riformata la tariffa locale n. 305, mediante l'aggiunta di una seconda serie di prezzi maggiormente ridotti, applicabili a trasporti di merci delle prime quattro classi, in partenza dalle stazioni di Bergamo, Cassano, Castelleone, Lecco, Palazzolo, Ponte San Pietro, Treviglio e Verdello ed in destinazione di Bari e di Napoli, vincolati ad un movimento minimo annuo di 500, 1000 e 1500 tonnellate.

Servizi cumulativi e di corrispondenza. — Per facilitare gli scambi ed i rapporti commerciali, pur tenendo sempre presenti i diritti della rete da noi esercitata, vennero anche in quest'anno ampliati i rapporti colle altre Società ferroviarie e tramviarie, istituendo un servizio di corrispondenza con la tramvia a vapore Padova-Conselve-Bagnoli ed un servizio cumulativo colla ferrovia Suzzara-Ferrara. Inoltre i servizi esistenti furono estesi a non poche altre stazioni della rete.

Dobbiamo poi in special modo accennare alle innovazioni apportate al servizio cumulativo ferroviario-marittimo, nella parte che riguarda i trasporti da e per la Sardegna, i quali, in conseguenza delle notevoli riduzioni che fu possibile ottenere sulle spese locali di transito, vennero ad essere non poco facilitati.

Fra i provvedimenti riguardanti i servizi cumulativi internazionali citeremo la attuazione, in via di esperimento, di prezzi speciali pei trasporti a vagone completo, diretti ai transiti di Modane e Ventimiglia, di fichi secchi, mandorle, nocciuole, carubbe, uva secca e zibibbo soggetti ad una forte concorrenza della via di mare; l'estensione dei servizi stessi a parecchie altre stazioni della rete, e le non poche aggiunte e modificazioni riguardanti la nomenclatura e classificazione delle merci, che per brevità ci asteniamo dall'enumerare e che furono tutte introdotte nell'intento di facilitare sempre più lo sviluppo dei traffici da e per l'estero.

Concessioni speciali. — Per quanto riguarda infine le concessioni speciali, l'Amministrazione, continuando a valersi delle facoltà concessele dall'art. 3 delle tariffe, stipulò, con l'approvazione del Governo, nuovi contratti particolari per acquisire trasporti che ci sarebbero sfuggiti per vie concorrenti, e ne rinnovò non pochi di quelli conclusi negli anni precedenti, e dai quali eransi pienamente ottenuti gli sperati effetti. (*Continua*).

(1) Per facilitare questo movimento fu instituita dal 16 settembre fino al 31 ottobre 1889 una apposita coppia di treni-merci diretti fra Gallipoli, Brindisi e Milano col mezzo dei quali il trasporto delle uve e dei mosti potè essere effettuato in ore 50 ed in egual tempo quello dei recipienti vuoti di ritorno.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Per le nuove costruzioni della Mediterranea.

Con due decreti ministeriali in data del 30 luglio p. p. sono stati approvati i progetti esecutivi:

a) delle stazioni e dei fabbricati della tratta da Polcevera ad Ovada, nella linea *Genova-Ovada-Acqui-Asti*;

b) delle sei opere speciali da costruirsi lungo il tronco Monteverde-Conza della ferrovia da *Avellino-a Rocchetta Melfi*.

><

Ferrovia Parma-Spezia.

(*Progetti d'appalto di lavori sui tronchi Fornovo-Ghiare*).

Il servizio delle costruzioni per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha rimesso per approvazione al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie due distinti progetti pell'appalto di alcuni lavori di ripristinamento e di difesa che occorre di eseguire lungo i due tronchi della ferrovia Parma-Spezia, compresi fra Fornovo e Solignano e fra Solignano e Ghiare.

Tali progetti comprendono le opere di finimento necessarie a garanzia della linea. L'importo dei lavori da appaltarsi, quali risultano dalle rispettive perizie ascende: per il tronco da Fornovo a Solignano a L. 60,800; per il tronco da Solignano a Ghiare a L. 195,000; e così in complesso a L. 255,000.

I documenti dei due progetti sono redatti in modo da poter servire tanto per un appalto ad asta pubblica quanto per un appalto a licitazione privata.

><

Ferrovia Bologna-Verona.

(*Progetto definitivo appalto tronco Revere-Ostiglia*).

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Bologna a Verona, alla quale è preposto il R. Ispettore Capo delle Strade Ferrate signor cav. ingegnere Marco Saccardo, ha sottoposto all'esame del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto definitivo d'appalto del quinto tronco della predetta ferrovia da Revere ad Ostiglia, il quale comprende la costruzione del ponte sul Po, a semplice uso della ferrovia.

Sappiamo che pel passaggio del detto fiume la prelodata Direzione tecnica ha anche studiato un progetto di ponte a doppio uso, cioè, per la strada ferrata e per la strada provinciale, la quale ultima passerebbe superiormente al ponte.

Daremo in un prossimo numero del giornale alcuni dati tecnici sul progetto del tronco suindicato, la cui lunghezza è di m. 3230.15 ed il cui importo complessivo ascende a L. 3,000,000.

><

Ferrovia Chiavenna-Castasegna.

(*Parere del Ministero delle Finanze*).

Sappiamo che il Ministero delle Finanze (Direzione Generale delle Gabelle), all'uopo interpellato dal Ministero dei Lavori Pubblici (1) circa la concessione della ferrovia da Chiavenna a Castasegna, ha dichiarato che nulla si oppone nei riguardi doganali a che abbia effetto la concessione medesima.

><

Per i viaggi degli impiegati delle Amministrazioni centrali e provinciali dello Stato

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha rimesso al R. Ispettorato Generale

(1) Vedi « Notizie Ferroviarie Italiane » del n. 32.

delle Ferrovie le bozze del nuovo progetto di norme per i viaggi degli impiegati delle Amministrazioni centrali e provinciali dello Stato (concessioni *D* ed *E*) con le relative istruzioni per la loro applicazione, quali furono ultimamente concordate fra la Società medesima e quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia.

Nel compilare le nuove norme di cui trattasi, venne tenuto conto di tutte le aggiunte ed interpretazioni relative alle citate due concessioni che hanno già formato oggetto di ordini di servizio dopo la pubblicazione del libro delle Concessioni speciali (edizione dell'agosto 1887), ed anche di tutte quelle altre modificazioni e nuove disposizioni che furono discusse in origine nelle conferenze di Venezia dell'agosto 1889, ed intorno alle quali intervenne poscia accordo fra le Amministrazioni ferroviarie ed il R. Ispettorato Generale delle ferrovie.

Fra queste ultime le più importanti sono:

1. Estensione della concessione ai viaggi *in genere* che hanno luogo *a spese degli impiegati*, senza distinzione fra quelli motivati *da congedo* o da *ragioni di famiglia*, e quegli altri che traggono origine diretta od indiretta da ragioni d'ufficio, semprechè *si tratti di viaggi pei quali non sia corrisposta indennità*;

2. Ammissione in nuovi determinati casi di viaggi di *corsa semplice:*

3. Facoltà ai titolari delle dichiarazioni di valersi degli scontrini successivi disponibili allorchè, per errore di compilazione, od altra qualunque ragione, uno scontrino già compilato non potesse essere utilizzato;

4. Permanenza della validità delle dichiarazioni per la continuazione del viaggio nel caso che, per qualsiasi motivo, sia stata per qualche tratto pagata la tariffa ordinaria.

><

Per le vertenze
tra il Governo e le Società Ferroviarie.

Siamo informati che in prossime conferenze al Ministero dei Lavori Pubblici saranno discussi circa 70 quesiti relativi alle vertenze fra il Governo e le Società Ferroviarie.

><

Servizio di corrispondenza
tra la Mediterranea e le tramvie a vapore
Padova-Piove ed Udine-San Daniele.

Dal 1° corrente è istituito un servizio di corrispondenza, col mezzo della stazione di Padova, pei trasporti delle merci a grande e piccola velocità, del numerario e degli oggetti preziosi, nonchè del bestiame, fra la stazione di Piove, della nuova tramvia a vapore Padova-Piove e quelle della Rete Mediterranea abilitate ai trasporti medesimi.

Pari servizio, dalla stessa data, è istituito col mezzo della stazione di Udine, per il trasporto delle merci a grande, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità, non che del numerario e preziosi, fra le stazioni di Fagagna e San Daniele, della tramvia a vapore Udine-San Daniele.

Sono però escluse dal servizio di cui trattasi le spedizioni di merci infiammabili ed esplodenti appartenenti alla terza e quarta categoria e di colli indivisibili di un peso superiore alle 5 tonnellate e della lunghezza di oltre 10 metri.

><

Ferrovia del Gottardo.
(*Trasporto derrate alimentari provenienti dall'Italia*).

A datare dal 1° settembre p. v. sarà attuato il supplemento II alla tariffa eccezionale del 1° aprile 1888 per il trasporto di derrate alimentari a vagoni completi provenienti dall'Italia ed a destinazione della Svizzera via Gottardo, il quale contiene delle modificazioni ed aggiunte per ciò che riguarda l'indicatore italiano delle distanze che serve in base per il computo del prezzo di trasporto.

Gli esemplari del supplemento di cui si tratta stanno a gratuita disposizione di chi ne farà richiesta presso l'Ufficio commerciale della Direzione della ferrovia in Lucerna.

><

Trasporto dei campagnoli viaggianti in massa.

Siamo informati che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno disposto che vengano accettati, in via provvisoria, per i trasporti dei campagnoli viaggianti in massa, gli antichi modelli di richiesta, e ciò fino a che il Ministero dell'Interno abbia fatto pervenire ai dipendenti Uffici i nuovi moduli stabiliti per l'applicazione della tariffa locale pei suindicati trasporti.

><

Per il trasporto d'uva fresca.

In conformità di quanto è stato stabilito di accordo col R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, l'Amministrazione delle Ferrovie della Rete Adriatica, tanto in nome proprio, che per conto della Società del Mediterraneo, ha sottoposto all'approvazione governativa, a titolo di prova per questo anno e senza impegno per l'avvenire, una tariffa speciale comune temporanea a piccola velocità accelerata per i trasporti di uva fresca a vagone completo, applicabile dal 1° settembre p. v. a tutto il 15 novembre successivo sulle linee delle due Reti premenzionate.

Le prefate Amministrazioni hanno poi anche dichiarato che esse non avrebbero difficoltà ad estendere la tariffa suddetta, sempre però limitatamente al percorso delle due Reti principali, anche ai trasporti da e per le stazioni interne delle altre Amministrazioni, come è stabilito per la vigente tariffa locale N. 204 P. V.

><

Commissione per la revisione degli Statuti
delle Casse Pensioni e di Soccorso ferroviarie.
(*Rappresentanti Ministeri Lavori Pubblici, Tesoro, Agricoltura e Commercio*).

Completiamo l'informazione data nel precedente numero sulla nomina dei membri componenti la Commissione incaricata di procedere alla revisione degli Statuti delle Casse pensioni e di soccorso del personale ferroviario, che furono applicati in via provvisoria dal 1° gennaio p. p., con riserva di riesame nell'interesse pei Ministeri dei Lavori Pubblici, del Tesoro e dell'Agricoltura.

Con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, in data 8 corrente, la Commissione fu così costituita:

In rappresentanza del *Ministero dei Lavori Pubblici* furono delegati il comm. Ottolenghi, Ispettore superiore delle Strade Ferrate, che funzionerà da presidente; il cav. Spreafico e il cav. Longhi, ispettori-capi;

In rappresentanza del *Ministero del Tesoro* furono delegati il comm. Regaldi, Ispettore generale del Tesoro, e il cav. Rostagno, ragioniere della Corte dei Conti;

Il Ministero d'Agricoltura e Commercio, come abbiamo già annunciato nelle « Informazioni » del n. 32, è rappresentato dal comm. Monzilli e dal comm. Besso.

La Commissione sarà convocata nei primi di settembre.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni intorno ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che nell'approvare gli atti di collaudo dei lavori eseguiti dalla Impresa Luigi Medici, per la costruzione dei lavori del quinto tronco, da Chambave ad Aosta, della ferrovia Ivrea-Aosta (della lunghezza di m. 19,653.20) meno quelli della galleria di Tercy, si possa ritenere inapplicabile la multa contrattuale per ritardo nel compimento dei lavori, e che si possano accordare i proposti maggiori compensi;

2. Che possano approvarsi il progetto ed il contratto, stipulato colla Ditta Antonio Opessi di Torino, relativo alla fornitura e posa in opera di 3 bilancie a ponte fisso a rotaia continua, e di 3 garette speciali per le bilancie medesime, occorrenti nelle stazioni di Tufo, Altavilla e Benevento della ferrovia Benevento-Avellino. La spesa all'uopo preventivata ammonta in complesso a L. 16,950;

3. Che siano da approvarsi la perizia della maggiore spesa e l'atto di sottomissione della Impresa Gattai Leopoldo, relativi alla esecuzione dei lavori occorrenti pell'impianto di un rifornitore nella stazione di Montorsoli, lungo il tronco da Vaglia a Firenze nella ferrovia da Faenza a Firenze.

><

Il prefato Consiglio ha riservato di dare il proprio parere sulle norme che dovrebbero regolare la esecuzione e gli appalti dei lavori di completamento e d'innesto delle nuove linee ferroviarie e delle relative provviste, di cui all'art. 65 del capitolato di esercizio per le reti Adriatica e Mediterranea, e art. 61 per la rete Sicula.

><

Tariffe.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, anche a nome delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa una proposta di aggiunta alla tariffa speciale comune N. 54, piccola velocità accelerata, ed alla condizione *e*) della tariffa stessa.

L'aggiunta medesima ha per iscopo di ammettere *le uve pigiate con mosto* a fruire della tariffa predetta.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Maggiore opera per la sistemazione delle acque nel piano d'Arcola lungo il tronco Spezia-Massa della ferrovia Ligure;

2. Dichiarazione di pubblica utilità pei lavori d'impianto della stazione di Buricella, e binario lungo la tramvia Bologna-Malalbergo;

3. Progetto pel consolidamento del rilevato stradale al km. 47 della ferrovia Termoli-Campobasso;

4. Progetto per sottomurazione alle case De Angelis, presso la galleria del camposanto, lungo il tronco Salerno-Fratte della ferrovia Salerno-S. Severino;

5. Progetto di difesa della proprietà Ricciardi, dette Barizzo, a sinistra del Sele ed a valle del ponte della ferrovia Battipaglia-Castrocucco;

6. Domanda per una fermata, con servizio merci, presso la borgata Bazzana in Comune di Mombaruzzo, lungo la nuova ferrovia Genova-Ovada-Asti;

7. Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Penna per la costruzione del 4° tronco Roccadebaldi-Mondovì, nella linea Cuneo-Mondovì.

8. Domanda Sorrentino per la concessione delle ferrovie Napoli-Torre-Castellamare-Sorrento, e Napoli-Torre-Sarno;

9. Progetto di consolidamento del rilevato Madonnetta fra i chilometri 138.368 e 138.543 lungo la linea Bicocca Caldare;

10. Sottomurazione alla casa De Angelis presso la galleria del Camposanto lungo il tronco Salerno-Fratte, della ferrovia Salerno-Sanseverino;

11. Progetto pel raddoppio del binario della linea Orte-Chiusi;

12. Atto di sottomissione dell'Impresa Villoresi circa i lavori del 3° tronco Rivo-Mursecco-Val d'Inferno, della ferrovia Ceva-Ormea;

13. Perizia di maggiore spesa pel compimento del tronco Prata-Altavilla, della ferrovia Avellino-Benevento;

14. Progetto pel ripristino della ferrovia alla rotta di Cisterna lungo il tronco Fornovo-Solignano, della linea Parma-Spezia;

15. Variante dal chilometro 0 al chilometro 1.800 della linea Chilivani-Ozieri;

16. Progetto di muretti di chiusura fra Pontegalera e Maccarese lungo la linea Roma-Pisa;

17. Piano generale della stazione di Ovada lugo la linea Genova-Ovada-Asti;

18. Progetto di deviazione murata del torrente Roia all'estremo sud della galleria di Tenda lungo il 3° tronco della linea Cuneo-Ventimiglia;

19. Progetto di una tramvia a vapore sulla strada provinciale da Chiavari a Cicagna e diramazione per Lavagna;

20. Proposta di consolidamento della trincea al chilometro 46.800 della linea Termoli-Campobasso;

21. Progetto di condotta d'acqua per rifornitore della stazione di Meone Pontenuovo, nella ferrovia Lecco-Como;

22. Progetto di lavori di completamento lungo il tronco Lugo-Massalombarda, della linea Lavezzola-Lugo;

23. Progetto di consolidamento del rilevato fra i chilometri 17.388 e 17.870 lungo la linea Ferrara-Ravenna Rimini e Lavezzola-Lugo;

24. Progetto di 5 baracche in muro per alloggio del personale governativo lungo i tronchi Castrocucco-S. Eufemia, della linea Eboli-Reggio;

25. Progetto di fermata pel Comune di Oleio lungo la ferrovia Lecco-Colico;

26. Domanda Raggio di una ferrovia privata in Novi Ligure;

27. Dichiarazione di pubblica utilità per l'esproprio dei terreni occupati nell'esecuzione dei lavori di consolidamento del rilevato Morello sulla linea Palermo-Porto Empedocle;

28. Perizia suppletiva per provvista di ghiaia lungo la ferrovia Lucca-Viareggio;

29. Domanda della Direzione della tramvia Piacenza-Bettola-Cremona per impianto di un binario di allacciamento con la fornace Barattieri.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 9 agosto (*N. 187*) — **Legge 20 luglio 1890**, numero **7018** (Serie 3ª), colla quale è autorizzata la spesa straordinaria di un milione e mezzo per concorsi e sussidi ad opere stradali ed idrauliche, provinciali, comunali e consorziali, distrutte o danneggiate dalle piene dell'autunno 1889. Questa somma, da iscrivere nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici,

sarà ripartita in rate eguali in cinque esercizi, a cominciare dal 1890-91. I concorsi o sussidi a carico dello Stato, secondo l'entità e natura delle opere, non potranno superare la misura del 50 per cento; ed è fatta facoltà al Governo di dare acconti ed anticipazioni sui medesimi. Le opere sono dichiarate di pubblica utilità. — Coll'art. 2°, nella parte straordinaria del bilancio del Ministero del Tesoro, è autorizzata la spesa di mezzo milione, da ripartirsi in rate eguali di centomila lire in ciascu nesercizio, incominciando dal 1890-91, destinate a concorrere con 2 per cento nella ragione dell'interesse sui prestiti di favore conceduti ai piccoli proprietari, fittaiuoli, mezzadri più danneggiati dalle inondazioni dell'autunno 1889.

Gazzetta Ufficiale del 12 agosto (N. 180). — **Legge 17 luglio 1890**, numero **7020** (Serie 3ª), colla quale è approvata la Convenzione stipulata il 20 giugno 1890 dallo Stato, e per esso dai Ministri delle Poste e dei Telegrafi, di Agricoltura, Industria e Commercio e del Tesoro, con la Società della Navigazione Generale Italiana, rappresentata dal comm. Giovanni Laganà, in virtù di regolare mandato del Consiglio di Amministrazione della Società stessa, per un servizio quindicinale fra Alessandria d'Egitto e Suez, con scalo a Porto Said.

Notizie Ferroviarie Italiane

Rete Adriatica. — *Circa la voce di gravi irregolarità nella gestione Prodotti.* — Nel giornale il *Progresso*, che si pubblica a Piacenza, si fece cenno di una inchiesta che la Direzione Generale delle Ferrovie Adriatiche avrebbe ordinata, in seguito alla quale sarebbero venute a risultare gravi irregolarità per ciò che si riferisce alla gestione « Prodotti ».

Per precise informazioni da noi assunte in proposito, possiamo assicurare che dalle ispezioni, che, per ragione di ordinamento interno, la prefata Direzione eseguisce periodicamente nei proprii Uffici contabili, nulla è venuto a risultare, che accenni menomamente ad irregolarità della natura di quelle alle quali allude il giornale di Piacenza.

Cadono quindi tutti gli sfavorevoli apprezzamenti, che al riguardo possono essere stati fatti, per insufficienza o inesattezza di informazioni ricevute.

A riconferma di ciò annunciasi infatti che la notizia è dipesa da un errore di scritturazione nei conti relativi ai servizi cumulativi tra le ferrovie italiane ed estere.

Nessun impiegato è stato punito per tale involontario errore.

Ferrovia Messina-Patti-Cerda. — *Inaugurazione ed apertura all'esercizio del tronco San Filippo-Milazzo.* — Annunciasi che, in seguito alla visita di ricognizione compiutasi il 4 corrente, la inaugurazione del tronco San Filippo-Milazzo, di cui abbiamo pubblicato i principali dati tecnici nelle « Informazioni » del n. 31, avrà luogo domani 17. Un treno speciale recherà da Messina le Autorità, gl'invitati e la stampa.

L'apertura all'esercizio avrà luogo lunedì, 18 corrente.

Ferrovia Casalnuovo-Cancello-Montesarchio. — *Dimanda di concessione.* — Annunciasi che l'ing. James Hendrey ha chiesto la concessione di una ferrovia Casalnuovo-Cancello-Arpaia-Montesarchio con diramazione per S. Martino, della lunghezza complessiva, compresa la diramazione, di km. 37,300 e del preventivato ammontare di L. 4,628,000.

Tramvia elettrica Lodi-Borghetto-Chignolo Po. — *Nuovo progetto di costruzione.* — Del primo progetto, compilato dagli ingegneri E. Pandiani e P. Zoncada abbiamo dato un ampio cenno in questa stessa rubrica del n. 46 del 16 novembre 1889; ma lo si è dovuto modificare per renderne possibile l'attuazione, specialmente per considerazioni finanziarie non avendo potuto il Comitato promotore raggiungere nella sottoscrizione il numero delle azioni necessarie.

L'ing. Zoncada, mantenendo intatta l'essenza del progetto, trovò modo di rendere possibile la riduzione del capitale necessario all'impianto a L. 300,000, aggiungendovi il concorso a fondo perduto dei Comuni.

Domenica 10 corrente si tenne a Borghetto una riunione di promotori e sottoscrittori della tramvia, nella quale si discussero le modificazioni apportate dal progetto Zoncada.

Pare che nessuno dei sottoscrittori vorrà togliere la propria adesione; molti anzi l'hanno già riconfermata.

Quanto prima anche il Comitato di Lodi verrà convocato per dare appoggio al nuovo progetto dell'ing. Zoncada.

Funicolare al Pizzo di Brunate (Como). — *Costituzione di Società e progetti.* — Da assai tempo erasi emessa l'idea di una ferrovia o meglio di una funicolare all'ameno paesello di Brunate, su quel di Como. Annunciasi ora che l'idea possa toccare a pratica soluzione mediante la costituzione di una società, che quanto prima sarà convocata per l'approvazione dello Statuto Sociale.

I progetti, che intanto furono studiati, sono due: il primo dell'ingegnere Costantino Ferrario, per una ferrovia ad ingranaggio, sul sistema di quella attualmente in esercizio sul Generoso; il secondo a funicolare, meno dispendioso, dell'ing. A. Colli, al quale poi, in seguito, si associò spontaneamente anche l'ingegnere Ferrario. Questo, pare, sarebbe il progetto da eseguirsi.

La stazione di partenza sorgerà nei pressi della chiesa di Sant'Agostino sulla strada Como-Torno, lungo il lago; quella d'arrivo sulla località detta *Pizzo di Brunate* a metri 468.25 sul livello del lago. La lunghezza totale della linea calcolasi intorno ai 1000 metri e la pendenza media sarà del 51.6 0|0.

L'armamento consterà di cinque rotaie in modo da permettere la salita e la discesa contemporanea di due carrozze, le quali saranno munite di due freni, uno ordinario e l'altro speciale di precauzione. Le carrozze conterranno 25 persone e ciascuna avrà un conduttore.

La spesa della funicolare è preventivata di L. 250,000 circa; credesi che il biglietto d'andata e ritorno possa costare meno di L. 2.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovie in esercizio, in costruzione od in progetto nell'Oberland Bernese.* — Sono complessivamente 21 linee in quella non ampia e montuosissima regione della montuosa Svizzera.

Ecco l'elenco che ne dà un giornale di Thun: 1. Ferrovia del Brunig, prima sezione della ferrovia del Boedeli; 2. Funicolare di Giesbach; 3. Ferrovia del Brunig, Brienz-Meiringen-Brunig; 4. Funicolare del lago di Thun a S. Beatemberg; 5. Interlaken-Grindelwald; 6. Di Murren; Daelingen Scherzlingen (a scartamento ridotto); 8. Spiez-Erlenbach; 9. Vevey-Bulle-Simmenthal-Thun (a scartamento ridotto); 10. Del Loestschberg; 11. Al Rothorn di Brienz; 12 e 13. Della Jungfrau (progetto Koechlin-Locher (1) e progetto Trantweiller; 14. Del Riesen; 15. Alla piccola Scheideck ed alla Wergenalp; 16. Alla Schynige-Platte; 17. Sul Heimwehfluh; 18. Boeningen-Iseltwald-Giessebach-Brienz (a scartamento ridotto); Del Gurbenthal; 20. Thun-Konolfingen; 21. Uttingen-Them-Scherlingen.

— *Biglietti ferroviari per gli operai.* — Riportiamo dalla *Gazzetta Ticinese:* La Ferrovia Centrale (Svizzera) ha risolto di introdurre nel proprio servizio dei biglietti per gli operai, valevoli per i soli giorni di lavoro e per un mese, a prezzi estremamente ridotti. Per una distanza di un'ora di strada, e di cinque chilometri, la tassa per andata e ritorno sarebbe ridotta a 7 1|2 centesimi per la giornata stessa.

Ferrovie Russo-Asiatiche. — *Costo della Transiberiana.* — Annunciasi da Pietroburgo al *Daily News* che le spese di costruzione delle ferrovie Transiberiane sono va-

(1) Vedansi, in proposito all'uno ed all'altro progetto le « Notizie ferroviarie Estere » dei numeri 26 e 22 del corrente anno e 45 e 44 dell'anno 1889.

lutate a 122,000,000 di rubli. Con tali costruzioni il viaggio da Mosca a Wladiwostock compierebbesi in quaranta giorni.

Di queste ferrovie abbiamo dato alcuni cenni nei numeri 20 e 3 del corrente anno.

Tramvie elettriche Svizzere. — *Esperimento a Zurigo.* — Il 7 corrente si fecero a Zurigo esperimenti per l'esercizio elettrico delle tramvie di quella città. A questi esperimenti, che diedero buoni risultati, erano presenti anche alcuni delegati della Società delle tramvie di Berna.

Ferrovie nel Nord Africano. — *Circa la ferrovia Transahariana.* — Telegrafano da Parigi che Stanley, intervistato, dichiarò che la costruzione della ferrovia del Sahara, secondo il sistema americano, è facilissima e non richiederebbe più di dieci anni e duecento milioni.

Circa i preliminari antichi studi di questa ferrovia, abbiamo detto nel n. 28, e di un disegno di legge in proposito, presentato da alcuni Deputati alla Camera Francese, abbiamo dato il testo nel n. 30.

Ferrovie nell'Est Africano. — *Inaugurazione della ferrovia di Mombasa.* — Telegrafasi da Zanzibar che l'inaugurazione della ferrovia di Mombasa si farà il 25 corrente e che anche colà, giusta il consueto uso europeo, vi sarà per tale occasione un grande banchetto.

Per costruzione, progetti e studi di ferrovie nella medesima regione, rimandiamo i nostri lettori a questa stessa rubrica nel n. 22.

Notizie Diverse

Tramvie a gaz. — *Vantaggi della sostituzione del gaz all'aria compressa.* — Riproduciamo dai giornali: Parecchie città posseggono tramvie ad aria compressa che funzionano in modo perfetto, dal punto di vista meccanico; le spese di trazione però raggiungono un prezzo assai elevato. Bisogna infatti ricaricare quasi tutte le ore i serbatoi d'aria, ciò che rende necessario, ad ogni estremità del percorso, il quale perciò non può essere che relativamente breve, lo stabilimento di possenti macchine con caldaie a vapore, mantenute a pressione costante e quindi anche un personale speciale fortemente retribuito.

Se si sostituisse l'aria compressa col gas di carbon fossile, le cose andrebbero diversamente. Si carica una sola volta il mattino, in pochi minuti, e la vettura può intraprendere un lunghissimo viaggio, senza aver d'uopo di nuove provviste, perchè il gas non rappresenta che gli otto centesimi del miscuglio detonante di un motore a gas, perchè ad ogni colpo di stantuffo si prendono 0,92 d'aria.

Secondo l'*Echo des mines et de la métallurgie*, i signori Capelle e Thomas, promotori di questo sistema, lo credono assai economico e chiamato ad un grande avvenire.

La cooperazione in Italia. — Dalla *Relazione 1887-89.* — Dalla Direzione generale della Statistica è stato pubblicato uno studio del comm. Bodio, sulle Associazioni cooperative in Italia, divise nelle varie loro forme.

Nel periodo di cui si occupa la relazione, 1887-89, esistevano in Italia 604 Banche popolari, 564 delle quali avevano un capitale versato di L. 82,235,388 e una riserva di L. 21,854,310.

In un solo anno, 539 di dette Banche scontarono cambiali per 1405 milioni e fecero anticipazioni per 27 milioni.

Rilevanti operazioni di credito furono fatte pure dalle Società di mutuo soccorso e dalle Casse di prestito.

Fra gli Istituti cooperativi di produzione prosperarono le latterie sociali.

Le Società dei braccianti trovarono ostacoli nelle condizioni per gli appalti, che furono però modificate con l'ultima legge sulla contabilità generale dello Stato. — A questo proposito possiamo aggiungere che sarà pubblicato fra pochi giorni il regolamento per l'applicazione dell'articolo 4 della legge 11 luglio 1889, che concede speciali agevolazioni alle Cooperative, negli appalti dalle opere da eseguirsi per conto del Governo.

Buoni risultati danno le Cooperative tra i muratori, fra gli industriali, fra esercenti, proprietari, ecc.; per la provvista delle materie prime.

Numerosissimi sono in Italia i magazzini di consumo; non essendosi in nessun'altra forma tanto diffusa la cooperazione nel nostro paese.

L'elenco del comm. Bodio registra 681 magazzini.

Per 212 sole Società cooperative di consumo, le merci entrate in un anno avevano un valore di 12,769,608, e a quelle uscite fu assegnato il valore di L. 13,866,888.

Esistono in Italia 69 Società per la costruzione di case operaie.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 255,000 * per lavori di difesa dei due tronchi Fornovo-Solignano e Solignano-Ghiare della ferrovia Parma-Spezia;

L. 753,220 per progetto modificato, giusta le disposizioni del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, per l'impianto della nuova stazione di Capua e pei raccordi verso Roma e verso Napoli con la linea esistente non comprese L. 151,238.81 valore del materiale metallico di armamente.

Rete Sicula. — L. 55,139.79 per progetto modificato, secondo prescrizione Ispettorato Generale Strade Ferrate, di costruzione d'un fabbricato viaggiatori, piano caricatore e binari merci nella stazione di Acicastello della ferrovia Messina-Catania-Siracusa.

Direzione tecnica governativa ferrovia Bologna-Verona. — Lire 3,000,000 * per progetto definitivo appalto tronco Rovere-Ostiglia e ponte sul Po.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 7300 per consolidamento del rilevato al km. 302.450 e ristauro al manufatto al km. 302.433 della linea Cecina-Volterra;

L. 5905 per ricarico massicciata fra i km. 321.750 e 323.500 della linea Roma-Pisa;

L. 9250 per ricarico massicciata lungo il tronco Ventimiglia-confine francese.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Ricevonsi offerte a trattativa privata per la fornitura di traverse di quercia-rovere da m. 2.30 × 0.22 × 0.13 per armamento nuove linee (Vedi pagine *Annunzi*);

Per fornitura d'impalcature metalliche per il cavalcavia di Sgurgola (linea Roma-Napoli). Importo L. 17,500;

Per l'appalto dei lavori d'impianto del servizio merci in stazione di Certaldo. Importo L. 25,000.

Ferrovie dell'Anatolia — *Sede Sociale a Costantinopoli* — (15 settembre, mezzogiorno). — Lavori di costruzione dei tronchi tra Esy-Céhir ed Angora della linea Ismid-Angora; 17 lotti, 270 chilometri. (Vedi pagine *Annunzi*).

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Mariano Selmi, di Livorno, appalto dei lavori di ricostruzione del ponte di Decimo (linea Cecina-Volterra) col ribasso del 24.26 0[0 sui prezzi di tariffa.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Livorno (23 agosto, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione dei fossi e strade del subborgo di Torretta.

Importo L. 87,435. Cauzione provvisoria L. 8000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 1° settembre.

Municipio di Roma (25 agosto, ore 11 ant., fatali). — Appalto dei lavori di collocamento e sistemazione della condottura dell'acqua vergine nelle vie Lata, Torre Argentina ed Arenula fino a piazza Branca, con diramazione per le vie di S. Elena e de' Falegnami sino a piazza Mattei. Importo ridotto L. 28,130 (V. n. 30).

Genio Militare R. Marina di Spezia (26 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione del laboratorio fisico e chimico nel regio cantiere di San Bartolomeo. Importo L. 38000. Cauzione L. 3800. Lavori compiuti in 150 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Macerata (27 agosto, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla correzione e sistemazione del tratto della strada Nazionale num. 46 Foligno-Loreto, compreso fra il ponticello n. 165, detto del Beato Placido, ed il Palazzo Bello, al di là di Recanati, (metri 5,144.44). Importo L. 102,600. Cauzione provvisoria L. 6000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cosenza (27 agosto, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale di numeri 111, da Cosenza per Apriliano ed Acqua del Prete alla Provinciale Coraci-Nazionale Silana presso Acqua del Cervo, con diramazione da Aprigliano a Pian del Lago, compreso fra l'abitato di Aprigliano (Rione Grupa) ed il fiume Craticello (metri 9,949). Importo ridotto L. 199,737.65 (V. n. 25 e 29).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ancona (30 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla ordinaria novennale escavazione del porto di Ancona ed alla definitiva sistemazione dei suoi fondali, dal giorno della consegna al 30 giugno 1899. Importo L. 2,111,400. Cauzione provvisoria L. 100,000. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di Como (30 agosto, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto per la costruzione su area comunale a mezzodì del Palazzo municipale di un fabbricato ad uso scuole elementari. Imp. L. 117,682.87. Cauz. provv. L. 5000. Lavori compiuti in mesi 16.

Prefettura di Genova (1 settembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del 4° tronco della strada comunale obbligatoria di Rosso, compreso fra Promanego e la Scoffera in territorio del comune di Rosso (metri lineari 5156). Importo L. 123,500. Lavori compiuti in 2 anni. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva L. 12,000. Fatali a giorni 15.

— Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del 3° tronco della strada comunale obbligatoria di Rosso, compreso fra Piedirosso e Promanego in territorio del comune di Rosso (metri lineari 4808). Importo L. 171,500. Lavori compiuti in 4 anni. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva L. 17,000. Fatali a giorni 15.

— Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del 1° tronco della strada comunale obbligatoria detta di Pentema, compreso fra Pentema ed oltre il Molino Vecchio in territorio del comune di Torriglia, (m. 1975.80). Importo L. 55,000. Lavori compiuti in 4 anni. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva L. 6000. Fatali a giorni 15.

Comune di Roccalvecce (1 settembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un viadotto nella frazione Sipicciano. Importo L. 8761.84. Cauz. provv. L. 400. Cauz. definitiva L. 876.18. Fatali a giorni 15.

FRANCIA. — *Municipio di Cannes (Alpi Marittime)*. — 20 agosto, ore 3 pom. — Costruzione di una parte dei canali della rete d'« eyonts» della città di Cannes, in due lotti:

1. Lotto: movimento di terra, ecc. per L. 75,000;
2. Lotto: fornitura e posa dei tubi in ghisa, piastre, ecc. per L. 40,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali. — Napoli — 23 agosto, ore 10 ant. unica e definitiva). — Fornitura di N. 34 **Portelli** di acciaio fuso con accessori di bronzo, di ottone, di ferro per luci di murata della R. nave « Lombardia ». Importo L. 5440. Cauz. L. 550. Consegna in 120 giorni.

Direzione delle Costruzioni Navali — Napoli — 25 agosto, ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura di **tubi di rame** e di ottone di diversi diametri e lunghezze. Importo L. 186,636.20. Cauz. lire 19.000. Fatali 30 agosto.

Direzione degli Armamenti. — Spezia — 26 agosto, ore 2 pom., definitivo. — Fornitura di **Cavi** d'erba pitta e di cocco. Importo ridotto L. 74,417.20 (V. n. 26 e 29).

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Fratelli Garbarino, Genova. — Cuoi e pelli, L. 22,360.53;

Gustavo Palazzo, id.: olio minerale per macchine L. 44310;

Gio. Ansaldo e C., id.: lavori di riparazione a condensatori, L. 47,500;

W. A. J. Wieghorst e F.: un forno da pane L. 8000;

Giulio Franken: trasporto carbone, L. 577,600;

French e Smith, Londra: chilogr. 655,000 ferraccio in pani, L. 65,000;

G. B. Brusoferri, Brescia: 200 calzoni e 200 camicioni di Olona, L. 1027.31;

B. Baffico e C. Spezia: candellieri di ottone e di ferro, e portellini per la « Sardegna » L. 10,305.07;

Beretta e Sciaccaluga, Venezia: legname teak di Moulmein, L. 188,688.05;

Gio. Ansaldo e C., Sampierdarena: oggetti diversi di metallo per la « Savoia », L. 3002.97;

Società metallurgica italiana di Livorno: n. 250 tubi refrigeranti di ottone, L. 5278.50.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione in opera di altri 2 ponti per la linea Roma-Segni per conto delle strade ferrate del Mediterraneo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Agosto 9	Agosto 16
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 709.50	715
» » Mediterranee	» 572.50	570.50
» » Sicule	» 595	595
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo Marsala-Trapani	» 365	365
» » Gottardo	» 832.50	830
Buoni Ferrovie Meridionali	» 527.50	527.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 294	294
» » Novara-Seregno	» —	—
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
» » » 2ª emiss.	» 307.50	307.50
» » Centrale Toscana	» 510	510
» » Meridionali	» 314.50	314.50
» » Sarde, serie *A*	» 312	312
» » » serie *B*	» 309	309
» » » 1879	» 307.50	307.50
» » Pontebba	» 456	456
» » Nord-Milano	» 257.50	257.50
» » Meridionali Austriache	» 332	332
» » Gottardo 4 %	» 102.25	102.50

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Banca Nazionale nel Regno d'Italia. — La *Gazzetta Ufficiale* del 12 agosto N. 189, pubblica l'elenco delle 4016 cartelle fondiarie, tipo 4 % nonchè delle 931 cartelle tipo 4 1/2 % state estratte il 1° agosto corrente.

Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni. — Venne estratta la Serie A delle obbligazioni. — Tali obbligazioni saranno rimborsate in L. 500 dal 1° ottobre p. v.

Credito Fondiario delle Opere Pie di San Paolo in Torino. — La *Gazzetta Ufficiale* dell'8 agosto N. 186 pubblica l'elenco delle 932 cartelle della serie 5 % rimborsabili dal 1° ottobre p. v.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

23 agosto. — **Elettrometallurgica.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 1 1/2 nella Borsa in Torino.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1890-91. — *Dal 1° al 10 Agosto 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4086	4065	+ 21	650	640	+ 10
Media	4086	4065	+ 21	648	640	+ 8
Viaggiatori	1.486.510 44	1.474.959 97	+ 11.550 47	73.966 61	95.482 93	— 21.516 32
Bagagli e Cani	63.893 10	66.715 17	— 2.822 07	2.599 87	3.823 18	— 1.223 31
Merci a G.V. e P. V. accelerata	298.112 16	288.675 96	+ 9.436 20	13.883 82	10.377 14	+ 3.506 68
Merci a P. V.	1.434.057 06	1.626.164 16	— 192.107 10	96.420 05	87.933 19	+ 8.486 86
TOTALE	3.282.572 76	3.456.515 26	— 173.942 50	186.870 35	197.616 44	— 10.746 09
Prodotti *dal 1° al 10 Agosto 1890.*						
Viaggiatori	5.266.936 23	5.515.730 57	— 248.794 34	263.632 20	333.430 59	— 69.798 39
Bagagli e Cani	231.861 57	242.953 73	— 11.092 16	9.325 85	14.005 05	— 4.679 20
Merci a G. e P. V. accelerata	1.235.260 13	1.198.997 75	+ 36.262 38	57.939 28	41.834 95	+ 16.104 33
Merci a P. V.	5.838.628 23	6.349.350 42	— 510.722 19	387.317 52	363.681 41	+ 23.636 11
TOTALE	12.572.686 16	13.307.032 47	— 734.346 31	718.214 85	752.952 00	— 34.737 15
Prodotto per chilometro						
della decade	803 37	850 31	— 46 94	287 49	308 78	— 21 29
riassuntivo	3.077 02	3.273 56	— 196 54	1.108 36	1.176 49	— 68 13

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 21ª Decade — dal 21 al 31 Luglio 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	1.245.234 78	52.203 50	322.053 35	1.290.383 97	19.187 35	2.929.062 95	4.055 00	722 33
1889	1.237.738 79	53.853 44	336.293 00	1.389.206 65	23.451 82	3.040.543 70	3.997 00	760 71
Differenze nel 1890	+ 7.495 99	— 1.649 94	— 14.239 65	— 98.822 68	— 4.264 47	— 111.480 75	+ 58 00	— 38 38
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	19.324.000 60	925.874 30	6.025.850 33	26.333.872 96	227.032 71	52.836.630 90	4.055 00	13.029 99
1889	19.893.586 30	996.421 77	5.952.547 78	25.687.725 18	249.076 09	52.779.357 12	3.997 00	13.204 74
Differenze nel 1890	— 569.585 70	— 70.547 47	+ 73.302 55	+ 646.147 78	— 22.043 38	+ 57.273 78	+ 58 00	— 174 75
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	102.385 22	2.955 50	20.202 65	106.381 22	1.734 65	233.659 24	1.143 63	204 31
1889	98.364 03	2.840 90	19.409 15	97.557 41	1.667 11	219.838 60	1.153 60	190 57
Differenze nel 1890	+ 4.021 19	+ 114 60	+ 793 50	+ 8.823 81	+ 67 54	+ 13.820 64	— 9 97	+ 13 74
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	1.396.899 77	30.953 81	379.335 82	2.060.344 03	21.498 39	3.889.031 82	1.127 78	3 448 40
1889	1.451.487 69	29.021 51	338.479 45	1.698 223 37	22.047 15	3.539.259 17	1.126 48	3.141 87
Differenze nel 1890	— 54.587 92	+ 1.932 30	+ 40.856 37	+ 362.120 66	— 548 76	+ 349.772 65	+ 1 30	+ 306 53

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1890	1889	*Differenze* nel 1890	1890	1889	*Differenze* nel 1890
Viaggiatori	3.396 10	4.658 70	— 1.262 60	63.744 77	74.521 60	— 10.776 83
Merci	695 30	831 75	— 136 45	15.055 03	16.212 76	— 1.157 73
Introiti diversi	21 50	30 35	— 8 85	6.186 45	618 60	+ 5.567 85
Totali	4.112 90	5.520 80	— 1.407 90	84.986 25	91.352 96	— 6.366 71

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

3ª Decade — Dal 21 al 31 Luglio 1890

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1890	115.092 27	2.233 64	12.558 67	120.746 69	736 50	251.367 77	616 00	408 06
1889	85.657 83	1.575 47	14.242 74	105.108 19	295 04	206.879 27	616 00	335 84
Differenza nel 1890	+ 29.434 44	+ 658 17	— 1.684 07	+ 15.638 50	+ 441 46	+ 44.488 50	»	+ 72 22
PRODOTTI DAL 1° AL 31 LUGLIO 1890.								
1889-90	294.732 76	6.574 04	44.947 72	320.931 49	3.109 95	670.295 96	616 00	1.088 14
1888-89	257.358 84	5.287 02	39.084 97	250.986 97	3.385 37	556.103 17	616 00	902 76
Differenza nel 1890	+ 37.373 92	+ 1.287 02	+ 5.862 75	+ 69.944 52	— 275 42	+ 114.192 79	»	+ 185 38
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	11.476 69	82 30	63 66	5.402 40	31 20	17.056 25	111	153 65
1889	11.467 30	76 87	661 26	3.682 52	32 02	15.919 97	97	164 12
Differenza nel 1890	+ 9 39	+ 5 43	+ 597 60	+ 1.719 88	— » 82	+ 1.136 28	+ 14	— 10 47
PRODOTTI DAL 1° AL 31 LUGLIO 1890.								
1889-90	33.799 49	320 75	2.298 30	18.707 25	68 95	50.194 74	111	452 20
1889-89	33.533 23	222 87	1.711 64	8.079 39	78 98	43.626 06	97	449 75
Differenza nel 1890	+ 266 26	+ 97 88	+ 586 66	+ 5.627 86	— 9 98	+ 6.568 68	+ 14	+ 2 45

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI GIUGNO 1890.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9
Grande Velocità.	15,585.20	39,125.75	17,701.85	24,707.85	3.468.80	5,630.75	890.45
Piccola Velocità	319.85	10,867.92	10,946.25	27,254.13	217.70	25.25	118.55
Totali	15,905.05	49,993.67	28,648.10	51,961.98	3,686.50	5,656.00	1,009.00

Torino, 1890 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

G. Pastori Dirett. propr. responsabile

ANNO XXIII. Sabato, 23 Agosto 1890. NUM. 34.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

ESERCIZIO MILITARE
DELLA FERROVIA TORINO-TORRE PELLICE

LA BRIGATA FERROVIERI

L'istituzione della Brigata Ferrovieri venne fatta collo scopo di avere anche nel nostro esercito (1) un nucleo di personale, esperto nei vari servizi dell'esercizio ferroviario, e perciò adatto, tanto per eseguire in guerra le distruzioni, o riparazioni, che necessitassero sulle linee ferroviarie attraversanti i teatri d'azione delle truppe e per la costruzione di tronchi ferroviari richiesti da bisogni di guerra, quanto per essere impiegato in aiuto al personale delle Società ferroviarie, per assicurare la continuità dei trasporti di mobilitazione su qualche linea di maggiore importanza, e per essere adoperato nell'esercizio di quei tratti di linea esposti all'azione delle truppe belligeranti, dove l'impiego del personale civile, non soggetto a disciplina militare, non sarebbe più possibile.

E' è pure la Brigata Ferrovieri che dovrà costituire il quadro delle compagnie d'esercizio che le Società ferroviarie debbono formare col loro personale ancora soggetto a servizio militare.

I mezzi di bilancio furono però fino ad ora scarsi, perchè si potesse dare alla istituzione tutto il suo sviluppo. Pertanto si limitò fino ad ora il compito effettivo delle Compagnie Ferrovieri alla prima parte, e cioè a quella delle distruzioni e riparazioni delle linee, e solo si provvide a formare un piccolo nucleo di fuochisti, inviando annualmente 20 militari alla scuola operai allievi fuochisti istituita alla Società delle ferrovie del Mediterraneo presso il deposito locomotive di Torino.

Il Ministero però si è preoccupato sempre della necessità di completare la istituzione in modo che possa corrispondere allo scopo suo, ed in caso di guerra possa disimpegnare tutti i mandati che le dovrebbero essere affidati; e perciò fin dallo scorso anno, valendosi delle facoltà concesse dalle leggi organiche dell'esercito per tale scopo, riorganizzava le Compagnie Ferrovieri, separandone i compiti, che prima non erano distinti, e formando così due Compagnie specialmente incaricate del servizio delle distruzioni e delle ricostruzioni sulle linee, e due Compagnie incaricate invece dei servizi della trazione e del movimento.

Per l'esercitazione ordinaria del personale delle due prime Compagnie, cioè di quelle di costruzione, la Brigata Ferrovieri possiede già mezzi sufficienti nel suo poligono, ed ha spesso pure occasioni di esercitazioni straordinarie nei lavori d'armamento e di riparazioni cui è chiamata dalla Società delle ferrovie del Mediterraneo in seguito a speciale Convenzione. Ma per l'istruzione del personale delle Compagnie d'esercizio essa non ha alcun mezzo.

Il modo più efficace per ottenere l'istruzione di queste Compagnie sarebbe quello di distaccare il loro personale sulle linee ferroviarie, sulle quali sarà più probabile il loro impiego in caso di guerra, perchè stando accanto al personale ferroviario vedesse tutti i particolari del servizio sul sito stesso, dove dovrebbe poi eseguirlo; ma tale sistema richiederebbe una spesa annuale di soprassoldi che il bilancio non potrebbe sopportare, e d'altra parte il migliore risultato che si otterrebbe nell'istruzione teorica non compenserebbe la perdita nella disciplina della truppa.

Il mezzo che si presenta più economico e nello stesso tempo più soddisfacente nei riguardi disciplinari si è quello di adoprare le Compagnie d'esercizio nell'esercizio effettivo di un piccolo tronco ferroviario, come già si pratica per lo stesso scopo presso le altre Potenze.

Il Ministero ha fatto studiare tale soluzione dagli uffici competenti, ed in seguito alle proposte ricevute sarebbe venuto nella determinazione di affidare alle Compagnie Ferrovieri l'esercizio della linea Torino-Torre Pellice colla diramazione Bricherasio-Barge.

La scelta di tale linea è stata determinata dallo sviluppo suo proporzionato al personale di cui le Compagnie Ferrovieri possono disporre, dalla sua posizione rispetto alla sede della Brigata Ferrovieri, dal suo isolamento rispetto al rimanente della rete ferroviaria.

(1) Circa l'organizzazione d'un servizio ferroviario-militare presso le cinque grandi Potenze, vedasi lo speciale articolo nel nostro numero precedente a pag. 522.

In una serie di trattative (1) con la Società delle ferrovie del Mediterraneo cominciate fin dal 1888 con l'intervento anche di rappresentanti del Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, furono poste le basi dell'esercizio militare di tale linea, perchè si possa compiere salvaguardando tutte le esigenze tanto dei regolamenti militari quanto di quelli ferroviari, e furono concretati lo schema di Convenzione e lo schema di Regolamento.

Scopo dell'esercizio essendo l'istruzione delle Compagnie destinate ai servizi della trazione e del movimento, la Brigata Ferrovieri non assumerebbe tutti i servizi della linea, ma soltanto i due accennati, e resterebbero affidati al personale civile il servizio del mantenimento e la gestione economica nei rapporti dell'esercizio col pubblico.

L'elemento militare pertanto non avrebbe ingerenza se non nella parte tecnica dell'esercizio, che sarebbe eseguita sotto l'osservanza di tutti i regolamenti ferroviari.

L'art. 7 della Convenzione stabilisce che la Società ferroviaria compenserà l'Amministrazione militare pel concorso prestatogli col proprio personale, ed in successivi accordi venne convenuto che la Società ferroviaria cederà per tale titolo all'Amministrazione militare l'80 per cento dell'ammontare degli stipendi che la Società paga attualmente al personale civile, che sarà sostituito da quello militare. Tale quota, che si calcola ammontare in totale alla somma di circa lire 90,000 a sostituzione completa secondo la Convenzione, verrà a coprire circa i 5|6 della maggiore spesa che il bilancio della guerra dovrà sopportare per l'attuazione dell'esercizio in parola, la quale risulta da uno specchio di circa 110,000; cosicchè con un assegno annuale di lire 20,000 si sarà provveduto a quanto fino ad ora mancava per completare l'organizzazione della Brigata Ferrovieri.

Tanto lo schema di Convenzione quanto il Regolamento accennano inoltre all'obbligo per l'amministrazione militare di rimborsare la Società ferroviaria delle spese che essa venisse ad incontrare per danni a terzi imputabili all'esercizio militare della linea.

L'esperienza degli anni scorsi, come si rileva dalla statistica ferroviaria, mostra che il probabile ammontare di tali danni potrà ascendere a circa L. 300 annue; cosicchè il Ministero non crede di dover richiedere stanziamenti di somme speciali per tale scopo. Ma potrebbero pure avverarsi accidentalità che fossero causa di danni assai maggiori, il cui ammontare non si può in alcun modo prevedere; ed il Ministero, pur confidando che tali accidentalità non si avvereranno per colpa del personale militare, come lascia prevedere il risultato che già si ottenne dal suo impiego nella ferrovia di Massaua, deve tuttavia prevederne la possibilità. E, senza chiedere al Parlamento un assegno di cui non potrebbe indicare l'ammontare, deve fargliela presente, aggiungendo però che, ove tali casi si verificassero, il tempo necessario per le procedure delle Commissioni d'inchiesta e per l'accertamento legale dei danni sarebbe sempre sufficiente perchè si possano pure chiedere al Parlamento i fondi necessari per provvedervi.

Sono interessanti gli ***allegati*** annessi — dai quali risulta che il personale militare per tale esercizio, sarà per il ***movimento e traffico*** di 160 militari, dei quali 4 ufficiali, e per la ***trazione*** sarà di 56 militari, dei quali 3 ufficiali, e che la spesa per i soprassoldi per tali servizi sarà di L. 108,500; — e gli ***allegati*** nei quali si dà lo ***schema*** di Convenzione e Regolamento fra la Amministrazione militare e la Società delle Ferrovie Mediterranee per l'esercizio militare della linea Torino-Torre Pellice con diramazione Bricherasio-Barge.

La presente Convenzione avrà la durata di 5 anni con facoltà alle due parti contraenti di rescinderla pel 1° gennaio e pel 1° luglio di ciascun anno mediante preavviso di tre mesi.

(1) Alle trattative per l'assunzione, da parte dell'Autorità militare, dell'esercizio della linea Torino-Pinerolo-Torre Pellice e diramazione Bricherasio-Barge abbiamo accennato nelle « Informazioni » del n. 32 dell'11 agosto 1888 a pag. 510.

Trascorsi i 5 anni senza che la disdetta abbia avuto luogo, la Convenzione si intenderà prolungata di biennio in biennio, rimanendo fermo il termine di tre mesi per la disdetta.

FUNICOLARE
IN SERVIZIO DELLO STABILIMENTO IDROTERAPICO DI REGOLEDO

DECRETO MINISTERIALE *col quale è autorizzata in via d'esperimento, la costruzione e l'esercizio di una ferrovia funicolare in servizio dello stabilimento idroterapico di Regoledo.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Vista la domanda ed annesso progetto tecnico in data 1° p.p. marzo, presentata dal signor ing. Alfredo Colli allo scopo di essere autorizzato a costruire una ferrovia funicolare in servizio dello stabilimento idroterapico e dell'albergo di Regoledo (1) sin presso la linea Lecco-Colico;

Visto il parere emesso addì 1° volgente, dal R. Ispettore-Capo del Circolo ferroviario di Milano;

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Vista la legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici;

DECRETA:

Art. 1. — È autorizzato in via d'esperimento, la costruzione e l'esercizio della ferrovia funicolare in servizio dello stabilimento idroterapico e dell'albergo di Regoledo, in base al menzionato progetto e con le modificazioni seguenti:

a) Che al motore o contrappeso d'acqua venga sostituita una turbina;

b) Che la sezione della strada abbia una maggior larghezza di m. 1.50 in confronto di quella assegnata nel progetto;

c) Che le puleggie del meccanismo sieno costruite con maggiori diametri, e che la fune metallica abbia un diametro non inferiore a mm. 20;

d) Che oltre a levare alle carrozze i cassoni dell'acqua e ad abbassarle, bisogna che esse sieno munite di parapetti con cancelli di riparo nei due fianchi;

e) Che le rotaie e traversine sieno posate in modo che risultino stabilmente fissate sulla via e sia impedito il loro scorrimento;

f) Che la trave longitudinale a doppio *T* collegata nel mezzo del binario debba pure essere validamente collegata alla via per sostenere in modo efficace l'azione del freno a tenaglia.

Art. 2. — Prima di aprire la linea al pubblico esercizio, la Commissione Tecnica, che sarà nominata dal Prefetto di Como, e della quale faranno parte l'ingegnere-capo del Genio Civile di quel capoluogo ed il R. Ispettore-capo del Circolo ferroviario di Milano, dovrà constatare il regolare funzionamento della linea e prescrivere tutte quelle modificazioni, perfezionamenti e condizioni che reputerà necessarie ad un regolare e sicuro servizio.

Art. 3. — Tutte le spese di trasferta od altro per visite e collaudo della linea e del materiale mobile, nonchè per la sorveglianza dell'esercizio, sono a carico dell'esercente la funicolare.

Art. 4. — Nel caso che l'Amministrazione postale intendesse profittare della linea per la corrispondenza e per i pacchi postali, l'esercente la funicolare è obbligato ad eseguirne il trasporto gratuito.

Art. 5. — Il Prefetto di Como, l'ingegnere-capo del Genio Civile di quella Provincia ed il R. Ispettore-capo del Circolo ferroviario di Milano, sono incaricati di curare, nella sfera delle proprie attribuzioni, l'osservanza del presente decreto.

Dato a Roma, addì 29 maggio 1890.

Pel Ministro: MEANA.

(1) Della funicolare e specialmente dello stato dei lavori abbiamo già fatto cenno nelle « Notizie ferroviarie italiane » dei numeri 28 e 21 del corrente anno. *(Nota della Redazione).*

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMOTTAVO RAPPORTO
DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE
SULL'ESERCIZIO 1889

(*Traduzione del* MONITORE — *Continuazione, V. n. 32*).

V. — Esercizio.

A) TARIFFE.

Servizio dei viaggiatori e dei bagagli. — Oltre parecchi supplementi alle tariffe già applicate, furono messe in vigore le seguenti nuove tariffe e regolamenti:

1. Tariffa per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli tra Basilea (stazione Badese) e taluna delle Amministrazioni delle ferrovie svizzere;
2. Tariffa internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli dall'Olanda e da Londra verso le stazioni italiane e viceversa per via Reno;
3. Tariffa dei biglietti delle domeniche e giorni festivi in servizio tra le ferrovie del Gottardo e della Centrale Svizzera;
4. Prospetto dei biglietti circolari combinati in Svizzera;
5. Specchio dei biglietti circolari combinati dall'Unione delle Amministrazioni germaniche di ferrovie;
6. Tariffa-avviso dei biglietti delle domeniche e giorni festivi, e dei biglietti circolari del Gottardo;
7. Tariffa speciale temporanea per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli tra alcune stazioni svizzere e Parigi durante l'Esposizione Universale;
8. Tariffa per il trasporto delle persone recantisi al mercato settimanale di Bellinzona e di Lugano;
9. Tariffa per il servizio diretto dei viaggiatori e dei bagagli tra alcune stazioni delle ferrovie dell'Alzazia-Lorena da una parte e la Svizzera dall'altra;
10. Tariffa per il trasporto diretto dei viaggiatori e dei bagagli tra alcune stazioni della ferrovia a scartamento ridotto Landquart-Davos da una parte e alcune stazioni di taluna delle Amministrazioni svizzere.

Nel servizio dei viaggiatori e dei bagagli ci pervennero 194 *reclami*, di cui 46 non furono accettati. D'altra parte dovemmo fare 131 rimborsi per la somma di fr. 2153.12; inoltre 17 reclami tuttavia pendenti alla fine del 1889, furono riportati all'esercizio seguente.

Servizio delle merci. — L'esercizio 1889 ha visto terminate le trattative tra le Società svizzere ed il Dipartimento federale delle strade ferrate circa le spese di spedizione da introdursi nelle tariffe delle merci (1).

La nuova tariffa *italo-svizzera*, entrata in vigore il 1° agosto 1888, ha apportato necessariamente una riforma nella tariffa interna essendochè, secondo il principio ammesso dalle Autorità federali, nessuna stazione svizzera può avere una tariffa più elevata di quella adottata per la stazione italiana più prossima al confine svizzero. A scopo di attenuare, per quanto era possibile, gli effetti deprimenti che derivano da questo principio dal punto di vista delle tasse, noi abbiamo notabilmente ridotto anche per la tariffa interna le unità chilometriche applicate sino ad ora alle merci a carri completi; per modo che sotto questo rapporto il Gottardo ha presentemente le unità le più piccole di tutte le Amministrazioni svizzere.

Segue nel « Rapporto » il prospetto della nuova tariffa interna, posta in vigore il 1° gennaio 1890.

Durante l'esercizio furono introdotte le seguenti tariffe, supplementi e regolamenti:

(1) Vedi 17° *Rapporto sull'esercizio 1888*, nel n. 37 del *Monitore* a pag. 598. (*Nota della Redazione*).

a) In servizio *interno* e *diretto-svizzero*:

1. Tariffa per l'esportazione del legno;
2. Quarto supplemento alla tariffa per le spese accessorie;
3. Quinto supplemento alla tariffa per il trasporto delle merci tra Basilea (Centrale Svizzera) da una parte e la Svizzera centrale ed occidentale dall'altra;
4. Primo supplemento alle norme da seguirsi per determinare i pesi di alcune merci;
5. Primo supplemento alla tariffa eccezionale per il trasporto della torba;
6. Progetto degli itinerari per il servizio tra il Gottardo e alcune ferrovie svizzere;
7. Tariffa eccezionale per il trasporto della carta di ogni specie, destinata all'esportazione;
8. Disposizioni concernenti il trasporto dei battelli a remi come « colis express ».
9. Primo supplemento alle disposizioni generali delle tariffe e classificazione delle merci;
10. Tariffa per il trasporto delle merci in servizio interno del Gottardo;
11. Tariffa per il trasporto delle merci tra Basilea (Centrale Svizzera) da una parte e la Svizzera centrale ed occidentale dall'altra.

b) In servizio *diretto* tra il *Gottardo* ed alcune *Società germaniche e francesi*:

1. Tariffe per il trasporto delle derrate alimentari tra alcune stazioni svizzere e Parigi;
2. Secondo supplemento alla tariffa per il trasporto del carbone tra la Germania del nord e la Svizzera;
3. Prima parte delle tariffe per il trasporto diretto delle merci tra alcune stazioni delle ferrovie germaniche da una parte ed alcune stazioni delle ferrovie svizzere dall'altra.
4. Quarto supplemento alla tariffa eccezionale n. 14 per il trasporto dei carboni della Sarre.

c) In servizio *Italo-svizzero*:

1. Primo supplemento alla tariffa eccezionale per il trasporto accelerato delle derrate alimentari a carri completi in partenza dall'Italia;
2. Primo supplemento alla parte I e II della tariffa generale delle merci.

d) In servizio *Italo-germanico*:

1. Primo supplemento alla tariffa eccezionale per il trasporto delle derrate alimentari a vagone completo in partenza dall'Italia;
2. Primo supplemento alla II parte della tariffa generale delle merci;
3. Foglio rettificativo della II parte della tariffa generale;
4. Primo supplemento alla tariffa eccezionale per il trasporto del carbone;
5. Primo supplemento alle disposizioni d'incamminamento con foglio rettificativo.

e) In servizio *Italo-belga* e *Italo-inglese*:

1. Primo supplemento alla tariffa eccezionale per il trasporto delle derrate alimentari a carri completi in partenza dall'Italia;
2. Primo supplemento alla tariffa eccezionale per il trasporto del carbone.

f) In servizio *Italo-olandese*:

1. Supplemento alla tariffa eccezionale per il trasporto delle derrate alimentari a carro completo in partenza dall'Italia.

Durante l'ultimo esercizio ci sono pervenuti 2623 *domande d'esenzione di tassa*; le quali, aggiunte a quelle tuttora in corso al 1° gennaio 1889, formano un complesso di 3221. Di esse 2833 furono liquidate e 388 riportate all'anno 1890.

B) ORARI E CIRCOLAZIONE DEI TRENI.

Durante l'esercizio 1889 furono mantenute, senza sensibile modificazione, gli orari invernali ed estivi dell'anno precedente. Su tale oggetto ricorderemo la circostanza che

l'orario invernale ammetteva sulla linea Rothkreuz-Chiasso, ed in amendue i sensi, un nuovo treno regolare di merci.

Dal 1° dicembre 1888 le città di Milano e di Roma sono collegate per mezzo di due treni diretti in ciascuna direzione. L'uno di essi percorre la via Firenze e fa l'intero tragitto in 13 ore e 30 minuti; l'altro percorre la via di Genova. Il treno Milano-Firenze-Roma parte da Milano alle 9.10 del mattino ed arriva a Roma alle 10.40 di sera; il diretto Milano-Genova-Roma parte da Milano alle 8.30 del mattino e arriva a Roma alle 11.13 di sera. Il nostro diretto di notte Lucerna-Milano, arrivando a questa città alle 7.38 del mattino, vi trova due comodissime corrispondenze per Roma.

Pel viceversa non avviene la stessa cosa; essendochè i due diretti non arrivano a Milano che alle 10.20 e alle 10.30 di sera, mentre il nostro treno diretto è già partito da Milano alle 8. In occasione della conferenza internazionale per gli orari a Vienna il 16 e il 17 gennaio 1889 e della susseguente ad Interlaken il 18 e il 19 giugno 1889, noi abbiamo formulate alcune proposte a scopo di stabilire la coincidenza di questi treni. La difficoltà consisteva nel conservare a Basilea tutte le corrispondenze, senza alcuna eccezione, del predetto treno diretto di notte Milano-Basilea.

Tale questione non potè essere soddisfacentemente risolta che in occasione della recente conferenza internazionale dei 15 a 16 gennaio 1890 a Roma.

E qui « nel Rapporto » si contiene il prospetto delle comunicazioni stabilite per l'orario estivo del 1890.

Questo risultato si ottenne mediante un notevole acceleramento dell' « express » sulla linea del Gottardo.

Questo treno, purtroppo, non trova la coincidenza immediata a Francoforte sul Meno, nè in direzione di Berlino nè in quella di Amburgo. Si può tuttavia sperare che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato prussiano farà le concessioni necessarie a scopo di colmare prossimemente questa lacuna che esiste da assai tempo nella direzione inversa e di favorire per tal modo il servizio fra la Germania del Nord, da una parte, e la Germania del Sud, la Svizzera e l'Italia dall'altra.

(Continua).

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 16 agosto (N. 192). — Essendo risultata errata per materiale trasposizione della composizione tipografica, la pubblicazione, seguita nel N. 178 del 30 luglio u. s. della *Gazzetta Ufficiale*, della **Legge 20 luglio 1890**, numero **6991** (Serie 3ª), colla quale si stabilisce che i pesi e le misure legali nel Regno d'Italia sono unicamente quelli del sistema metrico decimale, la legge medesima fu ripubblicata cogli *Allegati* (1) nel numero 142.

Gazzetta Ufficiale del 18 agosto (N. 193). — **Regio Decreto 27 luglio 1890**, numero **7028** (Serie 3ª), col quale il Comune di Genova è autorizzato a istituire un deposito doganale di materie infiammabili ed esplodenti nei magazzini costruiti sulla spiaggia della Lanterna, secondo il tipo planimetrico approvato dal Ministro Segretario di Stato per le finanze.

Gazzetta Ufficiale del 21 agosto (N. 196). — **Regio Decreto 20 luglio 1890**, numero **7029** (Serie 3ª), che rettifica l'elenco delle strade provinciali di Pisa.

(1) Vedi « Atti Ufficiali » nel n. 31 del *Monitore* a pag. 496.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia Genova-Roma.
(Progetto di lavori sul tronco Pisa-Grosseto).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, nell'intento di agevolare il servizio sulla linea Milano-Genova-Roma ed aumentare la velocità dei treni, prescindendo da molti altri bisogni, ha interessato il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ad adottare un qualche provvedimento, affinchè il tronco di linea da Pisa a Grosseto sia posto in condizioni da essere ammesso al libero transito delle locomotive a sterzo.

La prefata Direzione chiede pertanto d'essere autorizzata a rassegnare alla Superiorità il progetto per i seguenti lavori, indispensabili sul detto tronco, per ottenere lo scopo suindicato, cioè:

1) rinforzo di N. 14 manufatti a fasci di rotaie; 2) conveniente riordinamento dei manufatti in muratura che ne hanno bisogno; 3) rinforzo dell'armamento dell'intera tratta con l'aggiunta delle piastre a tutti i traversi, e di una traversa per campata.

La Società medesima domanda poi che sia ammesso il transito a grande velocità sui ponti rinforzati provvisoriamente con armatura in legname ed interposti cunei.

><

Stazione di Rimini ed annesse Officine.
(Progetto d'ampliamento e sistemazione generale).

Sappiamo che la Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa un nuovo progetto di massima per l'ampliamento e la sistemazione generale della stazione di Rimini e delle annesse Officine. La Società fa riserva di presentare in seguito i progetti dettagliati delle singole opere, ed intanto domanda che per ora il suddetto progetto di massima sia approvato anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, e che venga stanziata la somma di L. 200,000 occorrenti per l'acquisto dei terreni da occuparsi con l'ampliamento proposto. La spesa complessivamente presunta per l'esecuzione dei lavori considerati nel progetto di massima, ammonta a L. 2,100,000.

><

Ferrovia Ceva-Ormea.
(Stato dei lavori del tronco Garessio-Trappa al 1° corrente agosto).

Riceviamo da Mondovì le seguenti informazioni sulla situazione dei lavori di costruzione del tratto della ferrovia Ceva-Ormea, compreso fra Garessio e Trappa:

Espropriazioni: ultimate. *Opere d'arte maggiori:* è in costruzione il 2° ponte sul Tanaro, pel quale alla spalla Ceva sono eseguite in parte le murature di elevazione ed alla spalla Ormea si è arrivati al piano di posa dei cuscinetti. *Opere d'arte minori:* sono in tutto n. 10; di queste n. 7 trovansi già ultimate, n. 2 in corso di costruzione e n. 1 ancora da iniziare. *Muri:* vi sono due muri, entrambi in corso di costruzione. *Stazioni:* sono eseguiti in parte i muri in elevazione del fabbricato viaggiatori della stazione di Trappa. *Case cantoniere:* sono ultimate, meno i lavori di finimento. *Deviazioni di strade:* sono quattro, una ultimata, due quasi finite ed una in costruzione. *Opere di consolidamento:* è ultimato un muro di rivestimento di scarpata;

resta da eseguire un altro muro consimile ed il pignone di difesa al 2° ponte Tanaro. *Passaggi a livello:* sono quattro, uno ultimato, uno in corso di costruzione e due ancora da incominciare.

><

Gara fra Ditte nazionali per fornitura di 70 carrozze alla Mediterranea..

Sappiamo che il 14 corrente la Società delle Ferrovie Mediterranee ha proposto al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate l'acquisto, mediante gara fra Ditte nazionali, di 35 carrozze di 1ª classe, a due assi, tre compartimenti e ritirata, e di 35 carrozze miste di 1ª e 2ª classe, di cui 25 a corridoio laterale e 10 a compartimenti separati.

Dette 70 carrozze saranno munite di freno continuo ad aria compressa e di segnale d'allarme.

><

Ci consta che nessun'altra ordinazione di materiale rotabile fu data nel corrente anno all'industria nazionale od estera dalla predetta Società, all'infuori delle 12 carrozze di 3ª classe, delle quali abbiam dato notizia nel nostro numero 10 dell'8 marzo u. s. a pag. 150.

><

Contratti per fornitura locomotive alla Mediterranea.

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa gli schemi di contratto e di capitolato da stipulare con le Ditte Ansaldo di Sampierdarena e Ing. E. Breda di Milano, per la fornitura, la prima, di n. 18 locomotive a sei ruote accoppiate; e la seconda di sei locomotive ad otto ruote accoppiate. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 1,402,000 per le prime 18 locomotive ed a L. 573,600 per le altre sei; e così in complesso L. 1,975,800.

><

Commissione per la revisione degli Statuti delle Casse pensioni e di soccorso ferroviarie.
(*Rinvio dei lavori*).

La Commissione, della quale abbiamo pubblicato i nomi dei componenti nelle « Informazioni » del numero precedente, rimandò i suoi lavori al prossimo novembre.

><

Per il trasporto dei prodotti agricoli.

Ci informano da Bologna che quella Camera di Commercio ed Arti, in vista dell'avvicinarsi dell'epoca in cui più si accumulano i trasporti di prodotti agricoli, ed in ispecie di uva, ha richiamato l'attenzione del Ministero dei Lavori Pubblici sulla necessità che il commercio non soffra ritardi ed incagli per la insufficienza di materiale mobile o per incompleta utilizzazione del medesimo. A questo proposito siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha fatto analoghe raccomandazioni al Ministero preindicato.

><

Prossima conferenza per l'orario invernale dei piroscafi sui laghi Maggiore, Como, Lecco e Lugano e delle ferrovie e diligenze affluentivi.

Onde potere, come di consueto, stabilire di comune accordo gli orari da attivarsi nella prossima stagione invernale per le corse sui laghi Maggiore, di Como, di Lecco e di Lugano, e delle ferrovie e diligenze italiane e svizzere ai medesimi affluenti, l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha interessato il R. Ispettorato Generale delle Ferrovie a volere, come negli anni decorsi, incaricare il R. Ispettore Capo del Circolo Ferroviario di Milano di riunire a conferenza i delegati delle varie Amministrazioni interessate.

><

Ferrovia Caianello-Isernia.
(*Stato dei lavori del tronco Roccaravindola-Isernia, 1° corr. agosto*).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco da Roccaravindola ad Isernia, della ferrovia Caianello-Isernia, riceviamo le seguenti informazioni, che sono riferite al 1° del corrente mese:

In luglio proseguirono i movimenti di terra su tutto il tronco, ad eccezione dei due primi chilometri, ai quali si porrà presto mano. Furono completate diverse opere d'arte minori e cominciati gli scavi di fondazione per alcune altre. Sono in corso di costruzione le seguenti opere d'arte speciali: viadotto sul torrente Lerda; viadotto SS. Trinità; ponte sul torrente Selva (quasi finito); viadotto Lonzano; ponte sul torrente Papa; viadotto Riccioni, le cui fondazioni presentano difficoltà eccezionali; viadotto Ravacupa; viadotto Lucito e viadotto Santo Spirito, pel quale una parte delle fondazioni presenta qualche apprezzabile difficoltà. Proseguirono regolarmente i lavori di scavo e di muratura delle gallerie.

La galleria Campacchione continua a presentare grandi difficoltà a causa della natura argillosa del terreno da attraversare. La galleria Riccioni sarà probabilmente perforata entro il corrente mese. La lunghezza totale delle gallerie del tronco è di metri 1503.84. Lo scavo di avanzata ha raggiunto all'incirca i 2|5 (m. 603). Il rivestimento totale in calotta già eseguito ha la lunghezza di m. 350. Furono ultimate le murature in fondazione d'una casa cantoniera doppia, proseguite le murature in fondazione delle stazioni di Sant'Agapito e di Isernia e cominciati gli scavi di fondazione della stazione di Monteroduni.

In complesso i lavori sono sviluppati con regolarità; però lasciano a desiderare una maggiore alacrità da parte dell'Impresa.

><

Ferrovia Salerno San Severino.
(*Stato dei lavori al 1° agosto 1890*).

Sull'andamento dei lavori di costruzione dei tronchi Salerno Fratte e Fratte-Capezzano della ferrovia Salerno-San Severino, riceviamo le seguenti informazioni, che sono riferite al 1° del corrente mese:

I. Tronco Salerno Fratte. — L'esecuzione dei lavori procede con sufficiente attività. Alle espropriazioni si è già provveduto a cura dell'Amministrazione governativa. Sono in corso di scavo numero 5 trincee e si procede alla formazione degli attigui rilevati. Sono in corso di costruzione alcune opere d'arte speciali e parecchie opere minori, nonchè qualche muro di sostegno e di rivestimento. Lungo il tronco sono progettate due gallerie: quella di Salerno, lunga m. 631, e quella di Citro, lunga m. 116.43. I lavori di queste gallerie non sono ancora incominciati e solo continua lo scavo delle trincee di approccio, dal lato di Salerno, per entrambe le gallerie suddette.

II. Tronco Fratte-Capezzano. — L'opera più importante di questo tronco è la galleria elicoidale delle Fratte, lunga m. 2396.03. La sua situazione al 1° del corrente mese era la seguente: *Scavo:* Avanzata m. 1286.70; calotta m. 1257; strozzo metri 1230.20; piedritti m. 1177.81; regolamento metri

1171.61; *murature:* calotta m. 1244.15; piedritti m. 1171.61; arco rovescio m. 169.35. L'avanzamento medio complessivo dello scavo per entrambi gli imbocchi nel mese di luglio p. p. fu di m. 1.19. Le opere esterne alla galleria sono molto avanzate, e si troveranno certamente del tutto ultimate in anticipazione al compimento della predetta galleria.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi il progetto presentato dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia per la esecuzione dei lavori di consolidamento all'imbocco nord della galleria 2ª Spadafora, al Km. 178.830 da Palermo, della linea Canicattì-Licata;

2. Che possa essere approvato il progetto presentato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali pell' impianto di siepi vive lungo i tronchi Avezzano-Pescina e Anversa-Solmona della ferrovia Roma-Solmona; e che i relativi lavori, dell'importo presunto di L. 20,000, imputabili al fondo costruzioni, possano venir eseguiti in economia;

3. Che meriti di essere approvato il progetto di transazione concordato dall'Amministrazione governativa con certo Peppone ed altri, relativo alla sistemazione della strada di Monte Jugo, attraversata colla ferrovia da Viterbo ad Attigliano;

4. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi la proposta dell'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali per la esecuzione di lavori di difesa presso l'imbocco della galleria Carrito lungo la ferrovia Roma-Solmona, imputabili al fondo costruzioni della linea;

5. Che si possa dar corso al progetto di transazione della lite pendente in grado di appello fra il Governo e la Società degli Alti Forni ed Acciaierie di Terni sul modo di stabilire il compenso da corrispondersi alla Società stessa come assuntrice della fornitura di 150 mila tonnellate di rotaie, giusta l'articolo 16 del Capitolato speciale, per le rotaie, fornite dopo le imposizioni del dazio di confine di L. 16 per ogni tonnellata, sulla ghisa, a partire dal 1° marzo 1888;

6. Che sieno meritevoli della ministeriale approvazione gli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dalla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova, per la esecuzione del tronco da Busche a Feltre della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, opinando non applicabile la multa contrattuale per ritardo nel compimento dei lavori e che si possano concedere i maggiori compensi proposti dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

7. Che si possano approvare gli atti di collaudo relativi alla liquidazione della fornitura di ghiaia e pietrisco fatta dalla Ditta Lamì per il completamento della massicciata della ferrovia Viterbo-Attigliano, ammettendo che possa concedersi all'Impresa medesima il maggiore compenso proposto dal collaudatore;

8. Che nell'approvare gli atti di liquidazione e di collaudo finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Giovanni Missaghi per la costruzione del tronco Condoleo-Bagnara della ferrovia Reggio-Castrocucco si possano accordare all'Impresa medesima i maggiori compensi dovuti di diritto;

9. Che nell'approvare gli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Luigi Medici per la costruzione del tronco Rutino Vallo della ferrovia Battipaglia-Castrocucco, si possano ammettere a favore dell'Impresa i maggiori compensi proposti dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Messina-Patti-Cerda. — *Inaugurazione del tronco San Filippo-Milazzo.* — Questa, come abbiam preannunciato nel n. 33, ebbe luogo domenica scorsa, 17. Il treno inaugurale, portante le autorità ed altri invitati a Milazzo da Messina, partì alle ore 11 ant. e compì il percorso in un'ora e dieci minuti. Alla stazione di Milazzo grande entusiasmo. Le autorità e la stampa del capoluogo furono ricevute dal Commissario-Regio, marchese Proto, e da tutte le autorità di Milazzo. La banda intuonò l'inno reale. Grande calca di popolazione acclamante. Moltissime le signore. Numerose le associazioni coi relativi gonfaloni.

Verso le ore tre fu offerto agli invitati un sontuosissimo *lunch* di circa cento coperti. La tavola, a forma di ferro di cavallo, era riccamente imbandita nelle splendide sale del circolo « Duca di Genova ». Numerosi ed applauditi i brindisi.

Dopo il banchetto gl'invitati, sfilando in mezzo alle associazioni e alle musiche che suonavano l'inno di Garibaldi, si recarono in pellegrinaggio al tempio sulla cui soglia Garibaldi dormì la notte precedente alla famosa battaglia. Ivi furono deposte corone alla lapide dei caduti nella battaglia stessa, e pronunciate acclamatissime parole.

Verso le ore 8, le autorità messinesi, accompagnate da quelle milazzesi, si recarono tra fiaccole di bengala alla stazione per far ritorno a Messina. Saluto espansivo, commovente alla stazione.

Ferrovia Alessandria-Ovada. — *Contributo degli enti interessati.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nel n. 31 e specialmente nel n. 22, circa lo stato della pratica per la parte finanziaria della costruzione, aggiungiamo che ormai il Consorzio può contare su L. 1,050,000, delle 1,500,000 convenute colla Mediterranea come contributo degli enti interessati alla costruzione della linea.

Mancherebbero adunque L. 450,000, che speransi ottenere dalle provincie e città di Alessandria e di Genova; su questa conterebbesi per 100,000 lire.

Ferrovia Adriatico-Tiberina. — *Progetto del Savio.* — Continuano gli studi, succedonsi i progetti ai progetti (1). Riportiamo, all'uopo, un telegramma da Cesena alla *Lombardia*, in data 18 corrente:

« È stata pubblicata la relazione che per conto del Municipio ha fatto l'ingegnere Coletti onde sostenere le ragioni della ferrovia del Savio, Adriatico-Tiberina. Una copia della relazione fu presentata all'onorevole Finali ».

Ferrovie in Sardegna. — *Comizio e Commissione per le ferrovie secondarie dell'Ogliastra.* — Il 16 corrente si tenne a Cagliari un Comizio per le ferrovie secondarie dell'Ogliastra (Iglesias); fu deliberato di far voti presso il Governo per l'adozione del progetto Olivieri. A tale scopo fu delegata una Commissione che si troverà in Roma nei primi giorni di settembre. Aderirono quasi tutti i deputati politici ed i consiglieri provinciali; i Comuni del Circondario erano quasi tutti rappresentati.

(1) Ricordiamo, per richiamo a precedenti notizie, i numeri 12, 6 e 4 del corrente anno, 44 ecc. del 1889.

Tramvia a vapore Chiavari-Cicagna con diramazione a Lavagna. — *Deliberazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha opinato che, previo l'adempimento di alcune prescrizioni, e con talune modificazioni al progetto, possa accordarsi per ora la domandata concessione della costruzione ed esercizio della sola linea da Chiavari a Cicagna; e che riguardo alla diramazione per Lavagna sia necessaria, per poter dare un giudizio, la produzione di alcuni altri documenti tecnici.

Il progetto, a scartamento di m. 0.90, fu presentato dagli ingegneri Primo e Tosco.

Funicolare al Sacro Monte di Varese. — *Progetto Ferretti.* — Ai precedenti studi e progetti per questa funicolare (1) debbesi ora aggiungere il progetto dell'ingegnere Ferretti, intorno al quale riportiamo una corrispondenza da Varese alla *Perseveranza*, in data del 17 corrente:

« Nel salone del Municipio, alla presenza di un pubblico numerosissimo, i signori ingegnere Ferretti e avvocato Bosis tennero una conferenza sul progetto di costruzione d'una funicolare al Monte della Madonna.

« L'avvocato Bosis svolse egregiamente le ragioni estrinseche e l'ingegnere Ferretti le tecniche dell'Impresa,

« E l'uno e l'altro seppero indurre il pubblico nella convinzione, che il loro disegno si addica assai meglio di quello di una ferrovia progettata da una Società straniera, agli interessi di Varese. In mezzo alla farragine di cifre e di dati tecnici, come un tempo negli articoli di Carlo Cattaneo sul *Politecnico*, non mancò la nota patriottica, che qui non è mai priva di efficacia. Secondo il progetto Ferretti, la funicolare partirebbe da Robarello e consterebbe di due sezioni; l'una da Robarello alla prima cappella con carrozzoni ampi; l'altra dalla prima cappella al tempio con vetture più modeste. Il Ferretti dimostrò che col suo sistema l'utile è del 50 0[0, mentre colla ferrovia è del 20. Fu efficacissimo e applauditissimo ».

Del resto, la notizia di un progetto dell'ingegnere Ferretti per la funicolare del Sacro Monte di Varese non è notizia di cosa nuova, essendochè di un progetto del medesimo ingegnere abbia già fatto cenno il *Monitore* nel n. 17 del 1889.

— Ed a maggior sviluppo della precedente notizia, riassumiamo i seguenti particolari da una corrispondenza da Varese alla *Lombardia*, nella quale contengonsi inoltre sommari cenni sulle trasformazioni e peripezie toccate ai diversi progetti per una funicolare al Sacro Monte da Varese.

Da parecchi anni l'ing. Enea Torelli aveva progettato di costruire una ferrovia da montagna per salire alla Madonna del Monte, uno dei più simpatici e geniali ritrovi per la villeggiatura, ed al *Campo dei Fiori* che il Beadeker chiama il più bel punto di vista della Lombardia, monte che si eleva a circa 1300 metri sul livello del mare.

Il progetto Torelli subì delle trasformazioni parecchie ed ebbe molte peripezie; ed in questi ultimi giorni era prevalsa l'idea di costruire una ferrovia sistema Abt da Varese al Campo dei Fiori e pareva che una Società Belga fosse disposta a mandare ad effetto l'idea.

Ora però un nuovo progetto è venuto in campo e in pochi giorni ha conquistato tale e tanto favore da rendere ormai assicurata l'impresa.

È il progetto ideato dall'ing. Alessandro Ferretti, già così favorevolmente noto per le molte costruzioni di simile genere, e dall'avv. Cesare Bosis di Milano, giovine intraprendentissimo, autore di parecchi impianti industriali.

Si tratterebbe di una funicolare da Varese alla Madonna del Monte con raccordo ad una linea di tram elettrico da Varese a Robarello; è un impianto semplice, poco dispendioso, che permetterà di recarsi da Milano al Sacro Monte in poco più di due ore e con una spesa, tra andata e ritorno, che non toccherà le 4 lire.

I promotori tennero a Varese una conferenza in proposito, a cui intervenne un pubblico sceltissimo ed assai numeroso.

A giorni, verrà costituita la Società e si emetteranno azioni per un capitale di circa mezzo milione di lire.

(1) Vedi in proposito, fra gli altri, i numeri 25, 21, 9 e 5 del corrente anno, 52 e 17 dello scorso anno 1889.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti di luglio 1890.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di luglio 1890, confrontato con quello dello stesso mese 1889, fu il seguente:

		Luglio 1890	Luglio 1889
Passeggieri trasportati	Num.	123,000	125,101
» introito	Fr.	420,500	450,614.60
Bagagli e cadaveri	Tonn.	515	539
» introito	Fr.	40,600	42,330.02
Bestiame trasportato	Capi	3,920	2,777
» introito	Fr.	13,900	20,855.97
Merce trasportata	Tonn.	53,000	59,125
» introito	Fr.	530,000	591,004.42
Introito complessivo	»	1,005,000	1,104,805.01
» chilometrico	»	3,778.20	4,153.40
Proventi diversi	»	45,000	47,929.63
Introito generale	»	1,050,000	1,152,734.64
Spesa complessiva	»	525,000	488,105.62
» chilometrica	»	1,973.68	1,834.98
Introito netto	»	525,000	664,629.02

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Circa i prodotti di ciascun mese del 1° semestre del corrente anno, vedi rispettivamente i numeri 9, 12, 17, 21, 26 e 30; per il riassunto del 1° stesso semestre vedi il n. 31.

— *Per la costruzione del secondo binario sul tronco Bodio-Biasca.* — Il Consiglio Federale nella seduta del 15 corrente ha approvato, con alcune riserve, il progetto di costruzione del secondo binario sul tronco Bodio-Biasca della ferrovia del Gottardo.

Ferrovie Francesi. — *Per la costruzione di una seconda linea da Lione a Saint-Etienne.* — Il concetto è allo stato di progetto da una quindicina d'anni; ma, in seguito al recente accidente ferroviario nella galleria di Terre-Noire, sarà prossimamente ripreso in studio e poscia posto in esecuzione dalla P. L. M.

Il Prefetto della Loira ha già dato il decreto per l'autorizzazione degli studi in campagna; questa nuova linea, oltre al rimediare agli inconvenienti dell'ingombro dell'attuale, sarà di grande incremento ai commerci dei dipartimenti della Loira e del Rodano che essa attraversa.

Ferrovie Svizzere. — *Progetto Trautweiller per la Jungfrau.* — Dei vari progetti per l'ardimentosa ferrovia di montagna sulla Jungfrau abbiamo già fatto cenno in parecchi precedenti nostri numeri. Riassumendo: del progetto Kökling, quello proposto dal Consiglio Federale al Consiglio degli Stati ed al Consiglio Nazionale per la concessione, abbiamo specialmente parlato nelle « Notizie Ferroviarie Estere » dei numeri 26 e 22 del corrente anno e nella « Rivista delle ferrovie straniere » del n. 44 del 1889; del progetto Locher-Freuler, nelle « Notizie Ferroviarie Estere » del n. 22 del corrente anno; del progetto Trautweiller, infine, nella stessa rubrica del n. 45 dello scorso anno 1889.

Gli è su questo progetto che vogliamo ora aggiungere qualche particolare notizia; questi particolari sono tratti da una pubblicazione testè fatta dallo stesso signor Trautweiller:

« La ferrovia partirebbe dalla vallata che precede il picco, e correrebbe quasi per intero in galleria. Avrebbe parecchie stazioni intermedie, poste in comunicazione da gallerie sotterranee, le quali potrebbero servire di rifugio ai viaggiatori in caso di tempesta. L'illuminazione si farebbe mediante l'elettricità, in guisa che l'esercizio potrebbe continuare giorno e notte. Il viaggio durerebbe due ore soltanto. La temperatura alla sommità del picco non discende in inverno al disotto del 14° sotto zero, e nell'estate la temperatura media è alquanto inferiore allo zero. Quella del suolo varia da 2 a 6 gradi sotto zero alla cima, ed è di 10°

sopra lo zero nella vallata. Il signor Trautweiller crede che il tunnel si troverà a tre gradi in media. La differenza tra le pressioni atmosferiche, alla sommità e nella valle, è di un terzo d'atmosfera, e si crede che i viaggiatori vi si abitueranno gradatamente durante le due ore di tragitto ».

— *Dati tecnici e corsa di prova sul tronco Viège-S Nicolas della ferrovia Viège-Zermatt* — Nel prossimo anno la locomotiva salirà a Zermatt, che trovasi a soli 1600 m. d'altezza sul mare, ma che è forse il paese della Svizzera che più s'addentra verso i ghiacciai delle Alpi; intanto la locomotiva, per ora, arriva a S. Nicolas, a mezza strada circa dall'intera linea, cioè a 18 chilometri da Zermatt, e a 17 da Viège, stazione sulla linea Losanna-Sempione.

I signori Masson e Carrer, banchieri a Losanna, concessionari della nuova ferrovia, invitarono per la mattina del 12 corrente una trentina di persone a prender parte ad una corsa di prova del tronco Viège-S. Nicolas, che sarà aperto fra giorni all'esercizio pubblico. Della comitiva facevano parte i direttori e parecchi capi-servizio della Compagnia del Giura-Sempione, cui è affidato l'esercizio della linea, il signor Michel, ingegnere-capo della P. L. M, il signor Stochalper, uno dei costruttori del Gottardo.

La linea fu costruita su progetto dell'ing. Meyer, l'autore dei vari progetti pel traforo del Sempione e ingegnere-capo della Compagnia G. S. È a scartamento ridotto, cioè di un metro, e in parte a ingranaggio, sistema Abt. Ma la stessa locomotiva trascina il convoglio su tutto il percorso, essendo munita di un apparecchio che il macchinista fa funzionare appena si passa dal sistema di ferrovia ordinaria al sistema *cremaillère*, come si pratica già con buon successo al Brünig. Nonostante che il tracciato abbia offerto molte difficoltà il costo della linea, tutto compreso, è di L. 165,000.

Ecco un modello di ferrovia economica, che sarebbe applicabilissimo in Italia e risolverebbe gran parte del problema ferroviario nel quale ci dibattiamo. Nessuna difficoltà vi sarebbe difatti a costruire con lo stesso sistema ferrovie a scartamento ordinario, come pare farà la P. L. M. per la progettata linea di Chamounix.

Come la linea del Pilato, la Viège-Zermatt fu costruita da operai italiani, dei quali tutti sono unanimi a decantare le molte virtù.

Per notizie date precedentemeate su questa linea vedasi in questa stessa rubrica del n. 28.

— *Smentita del riscatto delle ferrovie Svizzere Unite.* — Un telegramma da Berna alla *Nuova Gazzetta di Zurigo* smentisce la notizia, secondo la quale fra il Consiglio federale ed il sig. Fierz-Landis in Zurigo, come rappresentante di un gran numero di azionisti, sarebbe stato conchiuso, con riserva di ratifica, la compera delle ferrovie Svizzere Unite per conto della Confederazione.

Ferrovie Bulgare. — *Dati statistici e considerazioni commerciali sulla ferrovia Yamboli-Burgas.* — Questa ferrovia, come abbiamo a suo tempo annunciato, fu inaugurata il 26 u. s. maggio. Essa misura una lunghezza di 110 chilometri e collega il centro della Rumelia orientale al Mar Nero; fu costrutta dagli ingegneri dello Stato bulgaro ed a spese del medesimo.

Nonostante le difficili condizioni del terreno la costruzione fu compiuta nello spazio di un anno da operai bulgari. Le spese di costruzione ammontarono in media da 50,000 a 60,000 fr. al chilometro; ma debbesi osservare che i numerosi ponti, grandi e piccoli, di cui il più lungo misura 88 metri, furono costrutti provvisoriamente in legno per essere poco a poco sostituiti da ponti in ferro.

L'importanza di questa ferrovia è specialmente commerciale, essendochè essa mette la Bulgaria, compresavi la Rumelia, in diretta e più breve comunicazione col Mar Nero, senza il lungo vizioso giro per Costantinopoli ed emancipi perciò la Bulgaria stessa dalla Compagnia delle Ferrovie orientali.

Ferrovie del Sud-Est Africano. — *Raccordamento della linea Delagoa-Bay-Pretoria con quella dello Stato d' Orange.* — Il Governo del Transvaal ha recentemente presentata al Parlamento Nazionale una proposta per il prolungamento della linea ferroviaria Delagoa-Bay-Pretoria per raccordarla colla ferrovia in costruziono nella Repubblica d'Orange.

Il Wolkoblaad ha approvato il progetto ed ha inoltre emesso il voto che la rete ferroviaria estendasi in altri distretti che non sono ancora attraversati dalla linea principale.

Per altre ferrovie in costruzione od in progetto, nel Sud e nel Sud-Est Africano, vedasi questa stessa rubrica nei numeri 27 e 7 del corrente anno.

Tramvie Francesi, Belghe e Svizzere. — *Dati statistici comparativi 1888 e 1887.* — Ci pare assai istruttivo il seguente prospetto che rappresenta i risultati dell'esercizio delle reti tramviarie della Francia, del Belgio e della Svizzera negli anni 1888 e 1887.

	Anno	Lungh. in chil.	Spese d'impianto (franchi)	Esercizio: Prodotti (franchi)	Esercizio: Spese (franchi)	Esercizio: Prodotti netti (franchi)
Francia	1888	721	141,250,000	35,700,000	29,025,000	6,675,000
»	1887	713	137,825,000	34,925,000	29,475,000	5,450,000
Svizzera	1888	35	4,225,000	950,000	750,000	200,000
»	1887	25.5	3,600,000	875,000	675,000	200,000
Belgio	1888	109	25,075,000	4,975,000	3,450,000	1,525,000
»	1887	109	25,725,000	4,725,000	3,275,000	1,450,000

Circa le *tramvie svizzere*, poi, aggiungiamo che nel 1888 erano impiegate per il servizio: 259 cavalli, 5 locomotive, 104 vetture; furono trasportati 6,295,000 viaggiatori.

Circa le *tramvie belghe*, aggiungiamo che nello stesso anno erano impiegati 1516 cavalli, 25 locomotive e 718 vetture; furono trasportate 15,830,000 persone.

Ricordiamo inoltre:

Per le *tramvie svizzere nel 1888*, lo speciale articolo nel n. 38 del 21 settembre 1889;

Per le *tramvie inglesi al 30 giugno 1888 e 1887*, la notizia del n. 48 del 30 novembre 1889;

Per le *tramvie italiane al 30 ottobre 1888*, lo speciale articolo dei numeri 47 e 49 del 1888; *al 30 settembre 1886*, lo speciale articolo nel n. 6 del 1887.

Tramvie elettriche in America. — *Sviluppo nell'ultimo triennio.* — Nell'ultima seduta della *Società internazionale degli elettricisti*, il siguor Abakanowicz ha parlato dello sviluppo delle tramvie elettriche negli Stati Uniti. Nei tre ultimi anni, cento e ottanta città hanno adottato questo sistema di locomozione. La lunghezza totale delle ferrovie elettriche è attualmente di circa tremila chilometri, e si utilizzano circa trentamila cavalli-vapore per questo genere di trazione. Il numero dei viaggiatori trasportati nell'ultimo anno sulle tramvie elettriche è stato di duecento milioni. Sommando i lavori che si stanno compiendo, la lunghezza delle ferrovie elettriche sarà raddoppiata entro l'anno corrente.

Per le tramvie elettriche negli Stati Uniti del Nord d'America al principio del corrente anno vedi la notizia al n. 6 a pag. 90: circa i *Risultati d'esercizio delle tramvie elettriche negli stessi Stati Uniti* vedi lo speciale articolo, e l'annessa nota per richiamo ad articoli e notizie precedenti, nel n. 16 del 19 aprile 1890 a pag. 248-249.

Notizie Diverse

Commissione permanente per la direzione dei servizi del porto di Genova. — *Adunanza del 16 corrente.* — Il Prefetto, presidente, rese conto dell'ulteriore corso avuto dalla quistione circa i cisternoni e magazzini per il petrolio alla Lanterna, per la cui sistemazione il Ministero della Marina mandò a Genova il comm. Comandu, Direttore generale della marina mercantile.

Tra questo, il Sindaco ed il Prefetto, a seguito di studi e di discussioni, è stato combinato uno schema di convenzione per la quale al più presto dovrebbero essere costruiti altri

cisternoni e magazzini per uso di tutto il commercio del petrolio. Tale progetto attende attualmente l'approvazione del Governo.

In relazione al medesimo affare e per quanto concerne la tariffa per l'uso pubblico di detti cisternoni e magazzini, la Commissione, udita la relazione presentata per iscritto dal signor Burton Bucley e dal signor Profumo, importante negoziante in petrolio, sullo studio da essi fatto sul tema e sulle loro conseguenziali proposte, nominò una sotto-commissione composta del Sindaco, del Presidente della Camera di Commercio, del Direttore di dogana e del rappresentante la Società delle ferrovie mediterranee, con l'incarico di presentare un regolamento concreto e completo di tariffa.

La Commissione discusse poi sui seguenti altri affari che erano all'ordine del giorno: servizio di guardianaggio sul porto di Genova; tettoie da consegnarsi alla ferrovia; argani idraulici sul ponte Andrea Doria; spedizione delle merci in piccole partite allo scalo di Santa Limbania; costruzione di una tettoia sul ponte Calvi; sistemazione delle calate nel tratto che intercede fra il piano ferroviario e quella dei nuovi fabbricati doganali a Ponte Calvi e Ponte Reale.

Tramvia marittima nel porto di Genova. — *Programma del servizio.* — Riassumiamo dallo statuto della costituenda Società (1) i seguenti particolari sul servizio del porto e del litorale.

Il servizio verrebbe fatto con quattro battelli della lunghezza di 14 metri e della larghezza di 4. Sarebbero muniti di macchine moderne e di caldaie possenti, in modo da raggiungere i 6 nodi all'ora.

Tre dei quattro battelli suddetti verrebbero adibiti al servizio giornaliero con partenza ogni 20 minuti da Ponte Mercanzia per toccare Ponte Spinola, Ponte Calvi, Ponte Darsena, Ponte Guglielmo, Ponte S. Teodoro, Ponte S. Lazzaro, Ponte Chiapella, Ponte Passo Nuovo, Ponte Molo Nuovo; e viceversa, toccando gli stessi punti.

Il quarto battello partirebbe ogni ora dal Ponte Federico Guglielmo pel Ponte S. Teodoro, Ponte San Lazzaro, Ponte Chiapella, Ponte Passo Nuovo, Ponte Molo Nuovo; e viceversa, toccando gli stessi punti.

L'orario sarebbe, in primavera ed estate: dalle 5 ant. alle 9 pom.; in autunno ed inverno dalle 6 1|2 ant. alle 6 1|2 pom.

Il biglietto verrebbe posto a 25 centesimi.

Lavori pubblici all'estero. — *Regolarizzazione delle acque a Scutari.* — Il Ministro dei Lavori Pubblici comunica che in seguito a convenzione conchiusa fra il Montenegro e la Turchia per la regolarizzazione delle acque nel Vilayet di Scutari, il Governo del Montenegro invita i capitalisti che vogliono costituire una Società appaltatrice di far pervenire le loro offerte al Ministero dei Lavori Pubblici a Costantinopoli, dove potranno prendere conoscenza di tutte le condizioni e particolarità tecniche ad intendersi col rappresentante diplomatico montenegrino, autorizzato a concludere contratti per quanto si riferisce agli interessi di quel Principato.

Navigazione fluviale in Inghilterra. — *Statistica 1889.* — Sono 3813 miglia (chilom. 6 mila) di canali navigabili che solcano il Regno Unito e che hanno trasportato, durante l'anno 1889, tonn. 36,301,120 di merci, con un introito *lordo* di 2,041,476 lire sterline, pari a lire italiane 51,036,900, al quale corrispose una spesa di lire sterline 1,316,253, pari a 32,906,725 lire italiane.

Indi l'utile *netto* di lire sterline 725,223, ossia di lire italiane 18,130,575.

Utile chilometrico: lire italiane 3085.

Per grandi regioni abbiamo questi dati:

	Lungh. km.	Tonnellate trasport.	Intr. lordo lire it.	Spesa lire italiane	UTILE netto	UTILE per km.
Inghilt.	4,906	34,325,179	47,910,575	29,914,275	17,996,300	3,667
Scozia	216	1,456,361	1,729,725	1,067,125	662,600	2,698
Irlanda	979	519,580	2,421,600	1,899,925	521,675	532
Totale	6,131	36,301,120	51,036,900	32,906,325	18,930,575	(2)3,085

(1) Vedi stessa rubrica del n. 31.
(2) Media.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Per la valutazione della tassa di ricchezza mobile sui redditi provenienti da appalti delle opere pubbliche.

Il Ministero delle Finanze ha dato istruzioni precise sul modo di valutare i redditi provenienti dagli appalti delle opere pubbliche, e soggetti alla tassa di ricchezza mobile.

L'*accertamento* deve essere fatto appalto per appalto, affinchè si possano avere criterii più positivi nella determinazione del reddito.

Le *rettificazioni dei redditi* debbono essere concedute in equa misura. Se nell'accertamento del reddito deve tenersi conto di tutte le circostanze in cui l'industria si svolgerà, è logico e naturale, che ove quelle circostanze mutino in peggio, in guisa che l'impresa da buona diventi rischiosa, si modifichi per l'avvenire, agli effetti dell'imposta, il primo giudizio, in modo da renderlo meglio rispondente alle nuove contingenze in mezzo alle quali continuerà a svolgersi l'appalto.

Anche per la *cessazione dei redditi* provenienti da appalti si sono date opportune istruzioni. La tassazione del reddito deve cessar colla cessazione del reddito stesso, la quale d'ordinario si verifica col compimento dei lavori e delle forniture all'epoca nel contratto convenuta. Stabilitosi poi l'ammontare del reddito per un determinato appalto di lavori da eseguirsi entro un certo termine, se questo viene prorogato non si produce un nuovo reddito in aumento a quello precedentemente accertato.

Nessun fatto nuovo può intervenire a render *continuativa la produzione del reddito* oltre il termine del contratto. E non ignorandosi dagli agenti tale termine, il quale costituisce pure uno dei dati dell'accertamento, essi possono e devono far cessare la tassazione col giorno in cui di diritto viene a cessar anche la produzione del reddito.

Coll'esigere anche dal contribuente appaltatore la *denunzia di cessazione*, oltrechè si offenderebbe lo spirito della legge, si giungerebbe all'assurda conseguenza di presumere, in difetto di tale denunzia, che abbia continuato a prodursi un reddito, nonostante che si abbia la irrefragabile prova contraria. La *denunzia* invece si dovrà sempre esigere allorchè la cessazione del reddito si verifichi, non come conseguenza diretta e normale della puntuale esecuzione del contratto, ma in dipendenza di altri fatti che o dal contratto non risultino o vengano a modificarlo e circoscriverne gli effetti.

*
* *

Circa la clausola compromissoria nei contratti di appalto di opere provinciali, consorziali o comunali.

In conformità di un parere emesso dal Consiglio di Stato, il Ministero dei Lavori Pubblici ha prescritto:

1. Che la clausola compromissoria di cui agli articoli 37-43 del vigente Capitolato generale per gli appalti in conto dello Stato non può inserirsi nei contratti d'appalto di opere provinciali, consorziali o comunali non sussidiate, e per le quali lo Stato, anzichè concorrere in una quota proporzionale della spesa, accorda soltanto un sussidio in una somma determinata ed invariabile, ai termini degli articoli 99 e 321 della legge 20 marzo 1865.

2. Che la clausola compromissoria di sopra accennata deve invece introdursi sempre nei capitolati d'appalto di opere provinciali o consorziali, nelle quali il Governo concorre per una quota proporzionale della spesa, quando l'esecuzione delle opere stesse viene fatta a cura dello Stato; mentre allorchè l'esecuzione medesima viene assunta dagli enti interessati, occorre il preventivo loro consenso per l'introduzione della suddetta clausola nel relativo Capitolato.

3. Che tanto nel caso di opere provinciali e consorziali eseguite a cura dello Stato, quanto in quelle di opere di egual natura, la cui esecuzione fu assunta dagli enti interessati, previa introduzione nel Capitolato generale della clausola compromissoria, occorre che nel Capitolato speciale sia espressamente dichiarato che gli ufficiali tecnici dell'Amministrazione, a cui viene deferito l'esame in prima istanza delle controversie tecniche che possono sorgere con le imprese, s'intendono essere quelli dell'Amministrazione che fa eseguire i lavori.

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 2,100,000 * per ampliamento e sistemazione generale della stazione di Rimini ed annesse officine;

L. 40,500 per ricarico della massicciata in alcuni tratti della linea Macerata-Albacina;

L. 20,000 per lavori di consolidamento e di sistemazione di n. 10 ponticelli situati nel tronco compreso fra la galleria di Fossato e la stazione di Castelplanio nella ferrovia da Foligno a Falconara;

L. 6100 per provvedere alla sostituzione di una stadera a ponte bilico, sistema Bianco-Opessi, a rotaie continue, della portata di 30 tonnellate, all'attuale di vecchio tipo, da 20 tonnellate, nella stazione di Ravenna della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

L. 6020 per l'impianto di una stadera a ponte bilico, a rotaia continua, del sistema Bianco-Opessi, della portata di 30 tonnellate, sul binario di comunicazione fra il magazzino e le Officine del materiale mobile in stazione di Firenze Porta al Prato;

L. 3900 per la ricostruzione del vòlto e per la esecuzione di altre opere di sistemazione e di consolidamento nel sottopassaggio della luce di m. 5, al chilom. 478-245 della ferrovia da Ancona a Foggia;

L. 2800 per lavori di consolidamento del ponte, della luce di m. 4.90, al chilom. 6.060 della linea Milano Peschiera;

L. 1000 pel ricarico della massicciata in corrispondenza del 4° binario di corsa nella stazione di Albacina della linea Orte-Foligno-Falconara;

L. 779.82 per lavori di ampliamento del fabbricato viaggiatori nella stazione di S. Bonifacio nella ferrovia Milano-Venezia.

Rete Mediterranea. — L. 1,975,800 * per fornitura di locomotive dalle Ditte Ansaldo di Sampierdarena ed ingegnere E. Breda di Milano;

Acquisto * di 70 carrozze di 1ª e 2ª classe;

Progetto di lavori * sul tronco Pisa-Grosseto della linea Genova-Roma.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 6100 per ristauro del sottovia di Montecastello, al chilom. 55.597 della linea Pisa-Empoli-Firenze;

L. 6807.09 per concorso nella spesa per le arginature su ambe le sponde del torrente Condurato sulla linea Reggio-Castrocucco;

L. 6227.94 per riparazione dei guasti causati dagli straripamenti dei torrenti Elsa e Staggia dei giorni 30 e 31 ottobre 1889 fra le stazioni di Poggibonsi e Granajolo della linea Empoli-Chiusi;

L. 26,000 per ricostruzione di m. 46 di calotta e consolidamento piedritti nella galleria di Rutino della linea Battipaglia-Castrocucco.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Ricevonsi offerte a trattativa privata per la fornitura di traverse di quercia-rovere da m. 2.30 × 0.22 × 0.13 per armamento nuove linee (Vedi pagine *Annunzi*);

Restauri alla copertura della tettoia della stazione di Pavia. Importo L. 5000. Il tempo utile per la presentazione delle offerte scade col giorno 25 agosto 1890, alle ore 10 ant.;

Restauro del ponte sul torrente Trebbia presso Piacenza. Importo L. 11,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 27 agosto 1890, alle ore 10 ant.

Restauro del ponte del sottovia detto di Montecastello della linea Firenze-Empoli-Pisa. Importo L. 5700. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 29 agosto 1890, ore 10 ant.

Ferrovie dell'Anatolia — *Sede sociale a Costantinopoli* — (15 settembre, mezzogiorno). — Lavori di costruzione dei tronchi tra Esy-Céhir ed Angora della linea Ismid-Angora; 17 lotti, 270 chilometri. (Vedi pagine *Annunzi*).

Turchia. — *Ministero dei Lavori Pubblici a Costantinopoli.* — Ricevonsi offerte per la regolarizzazione delle acque nel vilayet di Scutari e si dà conoscenza di tutte le condizioni e particolarità tecniche (Vedi « Notizie diverse » di questo numero).

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Falchi Agostino di Asciano, appalto pel riordino di 3 manufatti fra S. Giovanni d'Asso ed Asciano col ribasso del 22.50 0|0 sui prezzi di tariffa.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cosenza (27 agosto, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale n. 111, da Cosenza per Aprigliano ed Acqua del Prete alla provinciale Coraci-Nazionale Silana presso Acqua del Cervo, con diramazione da Aprigliano a Pian del Lago, compreso fra l'abitato di Aprigliano (Rione Grupa) ed il fiume Craticello (m. 9949). Importo ridotto L. 199,737.65 (V. n. 25 e 29).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Macerata (27 agosto, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla correzione e sistemazione del tratto della strada nazionale n. 46, Foligno-Loreto, compreso fra il ponticello num. 165, detto del Beato Placido, ed il Palazzo Bello, al di là di Recanati (m. 5144.44). Importo L. 102,600. Cauzione provvisoria L. 6000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ancona (30 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla ordinaria novennale escavazione del porto di Ancona ed alla definitiva sistemazione dei suoi fondali, dal giorno della consegna al 30 giugno 1899. Importo L. 2,111,400. Cauzione provvisoria L. 100,000. Cauzione definitiva il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Bologna (30 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione e rinforzo dell'argine destro del fiume Reno, dalla chiavica Aldini al Passo del Dosso, nel Comune di Pieve di Cento (m. 1067). Importo L. 120,876. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di Giarre (1° settembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione dell'edificio scolastico. Importo L. 91,969.79. Cauzione provvisoria L. 5000. Fatali 18 settembre, ore 12 merid.

Amministrazione Provinciale dell'Umbria (4 settembre, ore 11 antimeridiane, fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione del 5° tratto della strada per Finocchieto, dal fosso dell'Osteriaccio a quello di Carpineto confine territoriale tra Montasola e Cottanello. Importo ridotto L. 70,555.73 (V. n. 31).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Genova (6 settembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione di uno Scalo Mercantile alla Spezia. Importo L. 1,804,300. Cauzione provvisoria L. 120,000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in 4 anni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Sondrio (6 settembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla ricostruzione del tratto superiore della 1ª Galleria muraria del Diroccamento sullo Stelvio, lungo m. 127.82, fra le progressive chilometriche 9.400 e 9.600, nel tronco da Bormio al Giogo della strada nazionale n. 18 dello Stelvio. Importo ridotto lire 71,497.90 (V. n. 30).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Palermo (9 settembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla esecuzione dei lavori di bonificamento delle paludi di Mondello ed al ripristino delle stradelle entro le medesime. Importo L. 532,000. Cauzione provvisoria L. 30,000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in 4 anni. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (13 settembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 4° tronco della strada provinciale n. 78, dal ponte sul Trigno per Larino, Montorio e Montelongo a Serracapriola, compreso fra Montorio nei Frentani e Montelongo, (metri 4,779.71). Importo ridotto L. 105.824.36 (V. n. 31).

Ministero dei Lavori Pubblici (13 settembre, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 3° tronco della strada provinciale n. 203, compreso fra il punto d'attacco colla traversa dell'abitato di Percile ed il confine di Orvinio (metri 5,112.18). Importo ridotto L. 99,652.95 (V. n. 31).

Deputazione Provinciale di Caltanissetta (13 settembre, ore 12 meridiane, 2ª asta per deserzione 1ª incanto). — Appalto dei lavori di costruzione del ponte sull'Imera meridionale segnato al n. 59 dell'elenco 3 tabella B della legge 23 luglio 1881. Importo L. 390,000. Cauzione provvisoria L. 8000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Municipio di Roma. — Il R. Commissario ha disposto che si proceda alle aste ed agli appalti per provvedere agli accessi al ponte Palatino e al nuovo ponte a Castel Sant'Angelo, nonchè alla sistemazione delle vie di S. Carlo ai Catinari, Falegnami, Tata Giovanni e piazza S. Elena.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Municipio di Alcamo (30 agosto, ore 11 ant., 1ª asta). — Fornitura e costruzione in **Tubi** di ghisa della conduttura di acqua potabile derivante dalle sorgenti di Montelongo, Giardinazzo e Romano. Importo L. 90,000. Cauzione provvisoria L. 5.000. Fatali 20 settembre, ore 12 merid.

Direzione Costruzioni Navali — Spezia — (30 agosto, ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura di una **Caldaia** tubolare d'acciaio a due forni con relativi accessori per la Regia Nave *Eridano*. Importo L. 15,000. Cauzione L. 1500. Fatali 19 settembre, ore 12 mer.

Direzione Costruzioni Navali — Spezia — (1° settembre, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di **Chiavarde**, dadi, viti e pernotti di ferro di diverse grandezze. Importo L. 25,000. Cauzione L. 2500.

Direzione Costruzioni Navali — Venezia — (2 settembre, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di un **Apparato motore** a condensazione completo per barca a vapore tipo *White* di m. 9.15. Importo L. 10,000. Cauzione L. 1000.

R. Fonderia — Torino — (6 settembre, ore 9 ant. unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 25,000 di zinco in pani a L. 0.80 il Kg. Cauzione L. 2000. Consegna giorni 50.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione in opera del Ponte Beizzo sulla linea Chiavari-Riva per conto delle Ferrovie del Mediterraneo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

				Agosto 16	Agosto 23
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L.	715	715
»	»	Mediterranee	»	570.50	572.50
»	»	Sicule.	»	595	595
»	»	Sarde (preferenza)	»	285	285
»	»	Palermo-Marsala-Trapani . .	»	365	365
»	»	Gottardo.	»	830	830
Buoni	Ferrovie	Meridionali	»	527.50	527.50
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena . . .	»	294	294
»	»	Novara-Seregno . . .	»	—	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	»	319	319
»	»	» 2ª emiss.	»	307.50	307.50
»	»	Centrale Toscana. . .	»	510	510
»	»	Meridionali	»	314.50	314.50
»	»	Sarde, serie *A*. . . .	»	312	312.50
»	»	» serie *B*. . . .	»	309	309
»	»	» 1879	»	307.50	307.50
»	»	Pontebba	»	456	456
»	»	Nord-Milano	»	257.50	257.50
»	»	Meridionali Austriache.	»	332	337.50
»	»	Gottardo 4 %. . . .	»	102.50	102 50

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

28 agosto. — **Società Siciliana di Navigazione a vapore.** — Assemblea generale, in seconda convocazione, per le ore 2 pom., in Messina.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

25 agosto. — **Società delle Miniere di Lanusei.** — Assemblea generale ordinaria, seconda convocazione, per le ore 1 pom., nella Sede in Genova.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Obbligazioni di Strade Ferrate. — Il 10 settembre prossimo si procederà, in una sala della Direzione Generale del Debito Pubblico, alle sotto indicate estrazioni a sorte della cessata Società Generale delle Ferrovie Romane passate a carico dello Stato per effetto della Convenzione 17 novembre 1873, e 26 aprile 1879 sul riscatto di dette ferrovie, e cioè:

1. 27ª annuale estrazione delle Obbligazioni delle Strade Ferrate Livornesi, rimborsabili al 2 gennaio 1891;
2. alle estrazioni delle Obbligazioni della Ferrovia Lucca-Pistoia, rimborsabili al 1° marzo di detto anno;
3. alla 26ª estrazione delle Obbligazioni delle Strade Ferrate Centrale Toscana ed Asciano-Grosseto, rimborsabili al 1° gennaio suddetto;
4. alla 15ª estrazione delle Obbligazioni delle Strade Ferrate Romane, rimborsabili come sopra.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

BELGIO. — Mercato assai sostenuto, quantunque si citino contratti di *coke* a fr. 15; il suo prezzo tuttavia è segnato da 17 a 18 fr.

INGHILTERRA. — *Middlesbrough.* — Mercato attivissimo; rialzo specialmente nel carbone per locomotive, oggetto di grandi dimande e quotato a 15 sc., ossia 2 sc. d'aumento sulla settimana precedente. Tale rialzo è tuttavia considerato come insostenibile. I carboni a gas, ricercati, a 12 sc. 6 d.; i *cokes* per alti forni a 15 sc., consegna a Middlesbrough; i *cokes* per esportazione a 18 sc., franco a bordo.

Ferri e Ghise.

BELGIO. — Le condizioni del mercato possono così stabilirsi: in considerazione della fermezza dei mercati inglesi di Middlesbrough e di Glasgow, ove i prezzi sono rispettivamente rialzati a 49 sc. e a 46 sc. e 6 d., i produttori non dimostransi accondiscendenti alle richieste dei compratori. Intanto i prezzi delle ghise rimangono stazionari: l'*affinage*, a Charleroi, a 55 fr.; il *montage*, del Lussemburgo, a fr. 56 alla fonderia. L'aggiudicazione di 4000 tonnellate di rotaie *Goliath* fu il 20 corrente fatta a 149 fr. la tonnellata contro fr. 177.50 del 2 u. s. aprile.

GERMANIA. — Notasi maggiormente la anomalia, consueta del resto nei paesi di protezionismo, per la quale i produttori accordano ribassi sui prezzi per l'esportazione, mentre sostengono i prezzi per la consumazione interna.

INGHILTERRA. — *Middlesbrough.* — Mercato fermo; contrattazioni attivissime. La ghisa *Cleveland*, n. 3, è quotata 46 sc. 6 d.

— *Glasgow.* — *Warrants* 49 sc. 4 1/2 d.; Ematite *West Cumberland* 57 sc. 4 1/2 d.; *Coltness*, n. 1, 64 sc.; *Eglinton*, n. 1, 51 sc.

Rame.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato sostenuto. *Chili* in barre, prima qualità, fr. 157.50; marche ordinarie, fr. 152.50; lingotti e piastre, fr. 160; *Best Selected*, fr. 165.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Elettrolitico, da M. 79 a 85; inglese affinato, in lingotti, da M. 65 a 66; inglese laminato, dogana compresa, M. 82.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Notasi mancanza del metallo disponibile. *Chili*, in barre, a contanti, Ls. 59; a 3 mesi, 59 1/2. *Tough* inglese, da Ls. 61-10 a 62-10; *Best Selected*, da Ls. 64-10 a 65-10; fogli forti, da Ls. 69 a 70; fogli dell'India, da Ls. 65 a 66.

Stagno.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato debole; in generale ribasso, di fr. 1.25. *Banca*, fr. 253.75; *Billiton*, fr. 250; *Détroits*, fr. 248.75; stagno inglese, fr. 251.25.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato stazionario. *Banca*, in blocchi, M. 103; inglese, in blocchi, M. 105; inglese affinato, M. 107 ogni 50 chilogrammi.

INGHILTERRA. — *Londra.* — *Détroits*, a contanti, da Ls. 95-5 a 95-10; a tre mesi, da Ls. 95-15 a 96. Australiano, circa 2 sc. 6 d. d'aumento sui *Détroits*. Lingotti inglesi ordinari, Ls. 98; barre, Ls. 99; lingotti affinati, Ls. 100.

OLANDA. — *Amsterdam.* — *Banca*, disponibile, fior. 56 1/4; *Banca*, a termine, fior. 56 1/2. *Billiton*, disponibile, fior. 56; a tre mesi, 56 1/4.

Piombo.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato sostenuto sui prezzi della settimana precedente. Marche ordinarie: consegna all'Havre, fr. 33.25; consegna a Parigi, fr. 34.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Inglese, in *saumons*, ogni 50 chilogr. M. 15.40; piombo tedesco, in rotoli, M. 16.70; piombo tedesco, in *saumons*, M. 15.30; piombo di Spagna, M. 17.30.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Straniero, da Ls. 12 15 a 12-17-6; piombo inglese, da Ls. 13 a 13-2-6.

Zinco.

FRANCIA. — *Parigi.* — Di Slesia, consegna all'Havre, fr. 62.75; altre buone marche, consegna all'Havre ed a Parigi, fr. 62.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Di Slesia, ogni 50 chilogr., a termine, da M. 24.50 a 25.50; *Vieille Montagne*, dogana compresa, M. 27.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Marche speciali, da Ls. 23-10 a 23 15; marche ordinarie, da Ls. 23-7-6 a 23-10.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 22ª Decade — dal 1° al 10 Agosto 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	1.235.339 50	50.830 15	327.806 90	1.178.633 00	10.726 95	2.803.336 50	4.055 00	691 33
1889	1.273.418 24	54.605 52	345.958 42	1.220.567 39	8.453 73	2.903.003 30	3.997 00	726 30
Differenze nel 1890	— 38.078 74	— 3.775 37	— 18.151 52	— 41.934 39	+ 2.273 22	— 99 666 80	+ 58 00	— 34 97
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	20.559.340 10	976.704 45	6.353.657 23	27.512.505 96	237.759 66	55.639.967 40	4.055 00	13.721 32
1889	21.167.004 54	1.051.027 29	6.298.506 20	26.908.292 57	257.529 82	55.682.360 42	3.997 00	13.931 04
Differenze nel 1890	— 607.664 44	— 74.322 84	+ 55.151 03	+ 604.213 39	— 19.770 16	— 42.393 02	+ 58 00	— 209 72

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	108.874 50	2.642 85	19.385 10	110.432 30	616 35	241.951 10	1.143 63	211 56
1889	104.598 88	2.539 84	18.624 82	101.272 83	592 11	227.628 77	1.153 60	197 32
Differenze nel 1890	+ 4.275 62	+ 103 01	+ 760 28	+ 9.159 47	+ 23 97	+ 14.322 33	— 9 97	+ 14 24
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	1.505.774 27	33.596 66	398.720 92	2.170.776 33	22.114 74	4.130.982 92	1.128 50	3 660 59
1889	1.556.086 57	31.561 35	357.104 27	1.799 496 20	22.639 55	3.766.887 94	1.127 70	3.340 33
Differenze nel 1890	— 50.312 30	+ 2.035 31	+ 41.616 65	+ 371.280 13	— 524 81	+ 364.094 98	+ 0 80	+ 320 26

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE 1890	1889	*Differenze* nel 1890	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO 1890	1889	*Differenze* nel 1890
Viaggiatori	4.352 00	4.349 05	+ 2 95	68.096 77	78.870 65	— 10.773 88
Merci	674 25	956 13	— 281 88	15.729 28	17.168 89	— 1.439 61
Introiti diversi	24 55	36 90	— 12 35	6.211 00	655 50	+ 5.555 50
TOTALI	5.050 80	5.342 08	— 291 28	90.037 05	96.695 04	— 6.657 99

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

4ª Decade — Dal 1° al 10 Agosto 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1890	98 637 02	2.807 58	8.939 58	136 984 56	1.038 04	248.406 78	616 00	403 25
1889	98.591 82	3.923 84	14.254 62	99.604 69	406 24	216.781 21	616 00	351 91
Differenza nel 1890	+ 45 20	— 1.116 26	— 5.315 04	+ 37.379 87	+ 631 80	+ 31.625 57	»	+ 51 34
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO 1890.					
1889-90	393.369 78	9.381 62	53.887 30	457.916 05	4.147 99	918.702 74	616 00	1.491 40
1888-89	355.950 66	9.210 76	53.339 59	350.591 66	3.791 61	772.884 38	616 00	1.254 68
Differenza nel 1890	+ 37.419 12	+ 170 76	+ 547 71	+ 107.324 39	+ 356 38	+ 145.818 36	»	+ 236 72

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	10.565 65	109 38	1.361 57	1.763 15	26 15	13.825 90	111	124 56
1889	10.287 36	56 45	597 03	2.599 72	11 16	13.551 72	97	139 71
Differenza nel 1890	+ 278 29	+ 52 93	+ 764 54	— 836 57	+ 14 99	+ 274 18	+ 14	— 15 15
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO 1890.					
1889-90	44.365 14	430 13	3.659 87	15.470 40	95 10	64.020 64	111	576 76
1888-89	43.820 59	279 32	2.308 67	10.679 11	90 09	57.177 78	97	589 46
Differenza nel 1890	+ 544 55	+ 150 81	+ 1.351 20	+ 4.791 29	+ 5 01	+ 6.842 86	+ 14	— 12 70

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Agosto* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli-Piove	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 95	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	4.690.70	12,934.90	1,416.85	1,927.95	3,437.65	5,128.35	8,399.55	5,528.70	1,589.55	5,996.55	4.387.10
Bagagli e Cani	79.50	324.60	49.80	19.55	74.85	11.50	89.50	56.25	76.10	40.95	61.60
Merci a G. V. ed Accelerata	409.70	2,445.55	126.70	106.35	445.40	200.35	243.95	627.95	179.50	1,014.25	320.95
Merci a P. V.	5,195.95	7,036.30	969.55	2.371.30	645.60	»	2,807.00	1,823.60	882.15	3.797.95	1.719.60
TOTALI	10,366.85	22,741.35	2.562.90	4,425.15	4,603.50	5 .340.20	11.540.00	8,036.50	2.727.30	10,849.70	6.489.25

CHEMINS DE FER DU NORD ET DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Relations entre Londres, Paris et l'Italie.

Des points ci-contre aux Gares ci-dessus:		BILLETS SIMPLES Londres (1) 1re classe	Londres (1) 2me classe	Paris (2) 1re classe	Paris (2) 2me classe	BILLETS D'ALLER ET RETOUR Londres (4) validité	Londres (4) 1re classe	Londres (4) 2me classe	Paris validité	Paris 1re classe	Paris 2me classe
Turin	Mont-Cenis	172 10	128 65	98 60	73 40	45 jours	283 50	210 —	30 jours	160—(5)	115 —
Milan.	Mont-Cenis	183 40	134 90	116 65	86 —	45 jours	283 50	210 —	30 jours	172—	125 —
Gênes	Mont-Cenis	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livourne . . .	via Gênes	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Florence . . .	via Gênes	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Rome	via Gênes	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Naples	via Gênes	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Florence . . .	via Bologne	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Rome	via Bologne	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Naples	via Bologne	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mois (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Naples .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mois (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologne	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mois	538 95	395 80	—	—	—
Messine (via Naples) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OBSERVATIONS.

BILLETS SIMPLES.

(1) Ces billets sont valables pendant 17 jours, sauf ceux de ou pour Brindisi dont la validité est de 30 jours, et permettent aux voyageurs de s'arrêter à toutes les gares P-L-M situées sur l'itinéraire et à six stations italiennes de leur choix. En sus des prix homologués, il est perçu pour droits divers de port une taxe de 1 fr. 75 au profit des Chambres de commerce de Calais ou de Boulogne.

(2) Ces billets sont valables pendant 10 jours.

(3) Billets valables pendant 30 jours.

BILLETS D'ALLER ET RETOUR.

(4) Ces prix comprennent la traversée de Paris par le Chemin de fer de ceinture, mais non la taxe de 3 fr. 50 établie au profit des Chambres de commerce de Calais ou Boulogne, par la loi du 4 décembre 1888 et qui est perçue en sus.

(*) Les voyageurs partis de Brindisi ont la faculté de se rendre de Foggia à Naples en faisant porter par le Chef de gare de Foggia l'autorisation nécessaire sur le billet; ils iront ensuite à leurs frais rejoindre l'itinéraire à Falconara par Rome. — De même dans le sens inverse, il peuvent effectuer à leurs frais le trajet de Falconara-Rome-Naples ou, sur présentation au Chef de gare, leur billet sera rendu valable pour rejoindre l'itinéraire à Foggia.

(**) Les voyageurs se dirigeant sur Londres peuvent se rendre de Rome à Florence par Grosseto et Sienne ou par Pise et Empoli et revenir ensuite à Pise par cette dernière voie. — Inversement, les voyageurs allant à Brindisi peuvent se rendre de Pise à Florence par Empoli, revenir à Pise par la même voie ou se diriger à Empoli sur Rome par Sienne et Grosseto.

(5) La durée de validité des billets d'aller et retour Paris-Turin est portée à 45 jours, lorsque les voyageurs justifient avoir pris à Turin un billet de voyage circulaire intérieur italien.

Service entre Londres, Paris et l'Italie par le Mont-Cenis.

ALLER

STATIONS		1re cl.	1re, 2me classe (*)	1re, 2me classe
Londres Charing-Gross.	Dép.	8 20 m.	11 — matin	8 15 soir
Londres Victoria	—	8 30 m.	11 — matin	8 15 soir
Douvres	—	10 20 m.	1 — soir	10 25 soir
(heure anglaise). . . .	Arr.	Midi	2 20 soir	Min. 10
Calais-maritime . . . . (heure française). . .	Dep.	Midi 40	2 52 soir	1 04 matin
Boulogne-Gare	Arr.	1 35 s.	—	1 58 matin
Boulogne-Gare	Dép.	1 27 s.	—	1 50 matin
Amiens	Arr.	3 28 s.	5 17 soir	3 46 matin
Amiens	Dép.	3 33 s.	5 22 soir	3 51 matin
Pierrefitte-Stain	Dép.	—	—	—
Paris-Nord . . , ...	Arr.	—	7 15 soir	5 50 matin
Paris-Nord	Dép.	—	7 21 soir	6 19 matin
Paris-Lyon (*Buffet*) . .	Arr.	6 31 s.	8 17 soir	7 10 matin

STATIONS		1e 2e cl.	1e 2e cl. (A)	1e, 2e cl.	1e, cl.	1e 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) . .	Dép.	7 — s.	9 — s.	9 15 s.	8 50m.	11 15m.
Dijon.	Arr.	Minuit 05	1 44m.	2 19m.	2 22 s.	5 38 s.
Genève	—	6 28 m.	—	8 55m.	8 52 s,	—
Evian	—	7 43 m.	—	10 59m.	—	—
Aix-les-Bains	—	5 02 m.	6 23m.	8 —m.	8 20 s.	11 45 s.
Chambéry	—	5 32 m.	6 48m.	8 30m.	8 55 s.	Min. 07
Modane . :	—	8 59 m.	9 42m.	1 45 s.		3 07m.
Turin	—	1 58 s.	1 58 s.	6 20 s.	—	7 50m.
Turin	Dép.	—	2 25 s.	7 42 s.	—	8 30m.
Milan	Arr.	—	5 30 s.	10 58 s.	—	11 40m.
						1e 2e cl.
Turin.	Dép.	—	2 40 s.	8 20 s.	—	8 25m.
Gênes	Arr.	—	6 10 s.	11 45 s.	—	11 55m.
San-Remo	—	—	11 05 s.	8 43m.	—	5 56 s.
Pise	—	—	10 50 s.	4 —m.	—	4 13 s.
Florence	—	—	Min. 40	7 20m.	—	6 30 s,
Livourne	—	—	11 30 s.	5 35m.	—	5 27 s.
Rome	—	—	6 50m.	11 —m.	—	11 02 s.
Naples.	—	—	1 35 s.	6 32 s.	—	7 —m.
Brindisi	Arr.	—	—	8 36m.	—	6 10 s.
Turin	Dép.	—	2 40 s.	7 — s.	—	8 25m.
Alexandrie	Arr.	—	4 14 s.	8 50 s.	—	10 03m.
Bologne	—	—		1 52m.	—	5 — s.
Ancône	—	—	—	7 05m.	—	10 55 s.
Brindisi	—	—	—	10 47 s.	—	6 15 s.
Florence	—	—	—	5 55m.	—	1 26m.
Rome	—	—	—	Midi 35	—	7 30m.
Naples	Arr.	—	—	6 32 s.	—	1 35 s.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Folkestone-Boulogne, le départ de Londres a lieu à 10 heures matin. Ce train ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Angleterre ou de Calais.
(A) Le train partant de Paris-Lyon à 9 heures soir ne prend à Paris, en 2e classe que les voyageurs à destination d'Aix-les-Bains, Chambéry et de l'Italie par le Mont-Cenis.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salons va directement de Calais à Milan par le train partant de Calais à 2 h. 52 soir et de Paris-Lyon à 9 h. soir.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de Calais à la gare de Paris-Lyon par les trains partant de Calais à 1 heure 04 du matin et midi 40.

RETOUR

STATIONS		1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.
		1e 2e cl.			
Naples	Dép.	8 50 m.	—	—	3 10 s.
Rome	—	3 — s.	—	—	11 10 s.
Florence	—	9 30 s.	—	—	6 35 m.
Brindisi	—	5 58 m.	—	—	9 25 m.
Ancône	—	8 — s.	—	—	5 40 m.
Bologne	—	1 40 m.	—	—	10 55 m.
Alexandrie	—	6 30 m.	—	11 05 m.	5 05 s.
Turin . . . . , .	Arr.	8 21 m.	—	1 — s.	7 — s.
Brindisi	Dép.	8 30 s.	—	2 20 m.	6 40 m.
Naples	—	8 50 m.	—	3 10 s.	10 25 s.
Rome	—	3 40 s.	—	9 46 s.	8 — m.
Livourne.	—	9 50 s.	—	4 — m.	1 50 s.
Florence	—	8 45 s.	—	—	11 35 m.
Pise.	—	10 55 s.	—	4 40 m.	2 33 s.
San-Remo	—	8 01 s.	—	3 52 m.	Midi 06
Gênes	—	3 30 m.	—	9 — m.	7 10 s.
Turin	Arr.	7 25 m.	—	1 — s.	10 45 s.
		(B)			
Milan	Dép.	3 25 m.	—	10 30 m.	7 45 s.
Turin	Arr.	8 15 m.	—	1 40 s.	10 55 s.
				(A)	
Turin	Dép.	8 35 m.	—	2 15 s.	11 15 s.
Modane	—	Midi 23	—	5 33 s.	2 15 m.
Chambéry	—	3 41 s.	—	8 24 s.	5 02 m.
Aix-les-Bains	—	4 11 s.	—	8 59 s.	5 27 m.
Evian	—	Midi 46	6 02 s.	—	—
Genève	—	3 12 s.	7 32 s.	—	4 15 m.
Dijon	—	11 17 s.	1 39 m.	2 06 m.	11 32 m.
Paris-Lyon (*Buffet*) . .	Arr.	4 55 m.	6 50 m.	7 05 m.	5 41 s.

STATIONS		1e, 2e cl.		1e, 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) .	Dép.	7 17 matin		6 11 s.
Paris-Nord	Arr.	7 56 matin		7 01 s.
Paris-Nord	Dép.	8 22 matin		8 25 s.
Amiens	Arr.	10 17 matin		10 26 s.
Amiens	Dép.	10 37 matin		10 31 s.
Boulogne-Gare	Arr.	Midi 34		Min. 29
Boulogne-Gare	Dép.	Midi 26		Min. 21
(heure française) .	Arr.	1 24 soir		1 21 m.
Calais-Maritime (h. ang.)	Dép.	1 25 soir		1 30 m.
Douvres	—	3 20 soir	3 20 soir	4 — m.
Londres Victoria . .	Arr.	5 15 soir	—	5 55 m.
Londres Charing-Gross	Arr.	(*) —	5 05 soir	5 55 m.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Boulogne-Folkestone, l'arrivée à Londres a lieu à 5 h. 40 s.
(A) Le train partant de Modane à 5 heures 33 soir et arrivant à Paris-Lyon à 7 heures 05 matin ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Italie par le Mont-Cenis, de Chambéry, d'Aix-les-Bains, et en destination de Paris et au-delà sur le Nord et l'Angleterre.
(B) Le départ de Milan à 3 heures 25 matin n'a lieu que les Dimanches et Fêtes.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salon va directement de Milan à Calais par le train partant de Milan à 10 h. 30 m. et de Paris-Nord à 8 h. 22 m.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de la gare de Paris-Lyon à Calais, par le train partant de Paris-Lyon à 6 h. 11 du soir.

PÉNINSULAR-EXPRESS. — Train de luxe de la Malle des Indes composé de wagons-salons, restaurants et voitures-lits.

Départ de Londres le vendredi, de Paris-Nord dans la nuit du vendredi au samedi.

Station		Heure	Jour
Londres . .	Dép.	3 15 s.	vendredi
Paris-Nord .	Arr.	11 12 s.	—
Paris-Nord	Dép.	Minuit 15	—
Mâcon. . . .	—	8 05 m.	samedi
Culoz	—	10 21 m.	samedi
Aix-les-Bain	—	10 59 m.	samedi
Chambéry .	Arr.	11 22 m.	samedi
Turin. . . .	—	6 42 s.	samedi
Alexandrie .	—	8 21 s.	samedi
Bologne . .	—	1 26 m.	dimanche
Ancône . . .	—	5 08 m.	dimanche
Brindisi. . .	—	4 — s.	dimanche

Ce train relève à Paris-Nord les provenances du Nord de la France, de la Belgique, de la Hollande, et de l'Allemagne. — Il prend et laisse des voyageurs à toutes les stations indiquées à l'horaire ci-contre dans la limite des places disponibles. — Le départ du paquebot de Brindisi à lieu vers 10 heures du soir. — Au retour les voyageurs sont admis dans le train postale de la Malle des Indes, qui part de Brindisi aussitôt après l'arrivée du paquebot. — Ce train contient une voiture mixte avec lits et restaurant, allant à Paris-Nord. — Le nombre des places étant limité, MM. les voyageurs doivent prendre leurs billets d'avance aux agences da la Compagnie des Wagons-Lits et à la gare de Paris-Nord.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO
Società anonima con sede in Milano. Capitale sociale L. 180,000,000

La Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo riceve offerte, a trattativa privata, per la fornitura di traversi di quercia-rovere da m. 2.30 × 0.22 × 0.13 destinati all'armamento delle nuove linee Sparanise-Gaeta e Velletri-Terracina. Pel relativo Capitolato d'oneri rivolgersi alla Direzione del Servizio Mantenimento, Sorveglianza e Lavori, Corso Magenta, N. 24, Milano.

SOCIETÀ ANONIMA METALLURGICA
TARDY E BENECH
SAVONA
Capitale Sociale Versato L. 7.000.000

FABBRICAZIONE DI FERRO
FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIAIERIA

Ferro in Barre e per costruzione. — Ferro a I (*Poutrelles*), Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione. — Ponti e tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, Tramvie e Mine, Vagoni e rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.
Depositi: TORINO-SAVONA
Rappresentanze in tutte le principali città d'Italia.

PASTORI E SESTI
FABBRICA DI LIME E RASPE
ACCIAI E FERRI
TORINO — *13, Via Finanze, 13* — **TORINO**

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta dal Comm. Ing. **FRANCESCO KOSSUTH**
SEDE E DIREZIONE: NAPOLI, 24, VIA MEDINA
OPIFICII MECCANICI IN CASTELLAMMARE (STABIA)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro* ed una *d'argento a Parigi.*

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: *All'Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro*, per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

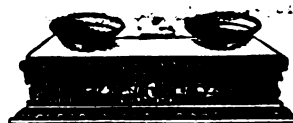
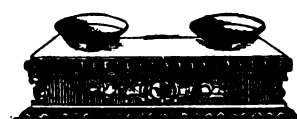
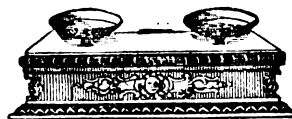
L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto le esecuzioni dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben *3704* ponti metallici e di *197.400* metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

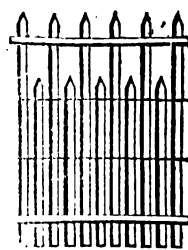
Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

MACCHI, IZAR E C.
MILANO
Via Carlo Farini, N. 27
(fuori Porta Garibaldi)

FABBRICAZIONE MECCANICA
Bolloni, Ramponi e Chiodi
per armamento di ferrovie e tramways, per costruzione di scambi, e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc.

J. A. CHÊNET
Premiato Stabilimento di
Copertoni impermeabili
per ferrovie, tramvie
spedizionieri, ecc.
TORINO
Via Cellini, 28
Riparazioni ed affittamenti di copertoni

LUIGI CAPRILE
successore
DECKER et C.

Fabbrica di Pesi e Misure
MACCHINE GAZOSE
Cilindri carta per Calandre
TORCHI PER UVA
TORCHIETTI COPIALETTERE
TORINO - Via Artisti, 19 - TORINO

PREMIATA
Fabbrica di Cancellate
in legno e filo di ferro intrecciato
per la chiusura dei Parchi Giardini, Ferrovie, Tramways, ecc.
MEDAGLIA D'ARGENTO
Esp. Nazion. Torino 1884

A. PICTET
Torino, ***via Bava, 35, angolo via S. Giulia***
Si spediscono *gratis* disegni e prezzi.

CHEMINS DE FER D'ANATOLIE

La Compagnie de Construction du Chemin de fer d'Ismid à Angora prévient les Entrepreneurs qu'elle met en adjudication pour le *15 Septembre 1890 les travaux de terrassements, maçonneries, balastage et bâtiments des stations de la partie comprise entre Eski-Chéhir et Angora sur une longueur de 270 Kilomètres.*

Ces travaux sont divisés en 17 Lots, qui pourront être en partie réunis. L'importance des lots varie entre 300,000 et 800,000 francs pour chaque lot.

Les Entrepreneurs trouveront à Constantinople au siège de la Compagnie (*417, grande rue de Péra*) les dossiers complets des lots à adjuger et les Ingénieurs de la Compagnie répartis sur la ligne faciliteront aux Entrepreneurs l'examen des lieux.

Les propositions seront reçues jusqu'au 15 Septembre 1890 à midi.

LA DIRECTION.

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 30 Agosto 1890. NUM. 35.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

TRAFFICO DA E PER L'ITALIA

ATTRAVERSO IL GOTTARDO

NEGLI ANNI 1888 E 1889

Come già nel n. 40 del 5 ottobre 1889 per il prospetto comparato del traffico negli anni 1886, 1887 e 1888 riassunto dai rispettivi Rapporti di ciascun anno, pubblichiamo ora il *Prospetto comparato del traffico* DA *e* PER *l'Italia attraverso il Gottardo durante gli anni 1888 e 1889*, riassumendolo dal « 18° Rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo per l'esercizio 1889 », in corso di pubblicazione nel nostro *Monitore.*

A) DALL'ITALIA verso:

		1889	1888
Svizzera (1) . .	tonnellate	113,439	110,129
Germania, Olanda, Belgio, Inghilterra (2) .	»	64,140	55,861
	Totale tonnellate	177,579	165,990

B) VERSO L'ITALIA da:

		1889	1888
Svizzera . . .	tonnellate	48,822	37,948
Germania, Olanda, Belgio (2) .	»	232,351	217,721
	Totale tonnellate	281,173	255,669

C) Riassunto DA e PER l'Italia:

		1889	1888
a) DALL'Italia . .	tonnellate	177,579	165,990
b) PER l'Italia . .	»	281,173	255,669
Traffico complessivo	tonnellate	458,752	421,659

(1) Compresi i cereali rispediti da Brunnen.
(2) Comprese per il Belgio e l'Inghilterra le merci rispedite in partenza da Chiasso (transito) e da Pino (transito).

* * *

Estendendo, poi, il confronto del traffico complessivo DA e PER l'Italia, attraverso il Gottardo, al quadriennio 1886-87-88-89, si ha il seguente prospetto:

		1886	1887	1888	1889
DA:	tonn.	111,443	132,818	165,990	177,579
PER:	»	263,067	313,723	255,669	281,173
Totale	tonn.	374,510	446,541	421,659	458,752

Dalle precedenti cifre complessive appare come il *traffico dall'Italia* abbia nel quadriennio seguito costantemente un movimento ascendentale, e come il *traffico per l'Italia* abbia nel medesimo quadriennio toccato il massimo nel 1887 per retrocedere al suo minimo nel 1888 e riavviarsi nuovamente all'aumento nel 1889. Ed intanto il *traffico complessivo da e per l'Italia attraverso il Gottardo*, eccettuato il regresso del 1888, ha proceduto nel suo movimento ascendentale.

NUOVE COSTRUZIONI DELLA MEDITERRANEA

Stato degli studi e dei lavori al 1° agosto 1890

Diamo le seguenti informazioni sull'andamento dei lavori al 1° corrente agosto (1) sulle *linee costruite per conto del Governo e la cui direzione e sorveglianza venne affidata alla Società del Mediterraneo.*

Stazione di Roma Tuscolana e raccordi.

Nelle trincee dei raccordi per Napoli e del Portonaccio non mancano da scavarsi che 1000 mc. di terra, nonchè altri 3000 circa pel riempimento dei piazzali esterni.

Le opere d'arte sono tutte ultimate, ed al fabbricato viaggiatori, che si può ritenere ultimato, si stanno montando

(1) Vedi *Stato dei lavori*, ecc., nel n. 27.

le tele metalliche; gli altri fabbricati sono quasi tutti terminati, eccetto piccoli finimenti.

A tutto il mese di luglio vennero posati ml. 13,400 di binari, 42 scambi, 3 traversate a 4 cuori, 2 gru idrauliche ed 1 rifornitore.

La totale quantità di ghiaia naturale trasportata è di metri cubi 8840, e di quella vagliata mc. 16,076; ora i trasporti sono sospesi a causa della stagione malarica e saranno ripresi nel prossimo ottobre.

Linea Parma-Spezia.

Sul tronco da Ghiare a Borgotaro in generale i lavori sono bene avanzati, e quelli pelle gallerie sono indicati dal seguente quadro:

GALLERIE	Scavo			Murature		
	Piccola sezione	Calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio
Groppo S. Giovanni (m. 2489.51)	128.50	98 —	35 —	78 —	6 —	—
Rocca Murata (m. 685.46)	81 —	45 —	—	—	—	—

Sulla tratta Ostia-Borgotaro nel mese si lavorò a formare il rilevato del piazzale della fermata d'Ostia ed a scavare la trincea d'approccio della Galleria De Martini.

Proseguirono le opere d'arte minori, i muri di sostegno, i fabbricati e la deviazione della strada comunale da Magrano a Borgotaro; trovasi pure in corso la costruzione del ponte provvisorio alla seconda traversata del Taro ad Ostia.

L'avanzamento dei lavori della Galleria di Magrano, lunga m. 201.69, è il seguente:

Avanzata	ml.	184
Scavo in calotta	»	94

Il 12 luglio venne iniziato lo scavo dell'avanzata all'imbocco Parma della Galleria di Macoagna, ed alla fine del mese raggiungeva la lunghezza di m. 30.

Sul tronco Borgotaro-Guinadi si continuano i lavori di scavo e di consolidamento della trincea di Guinadi. In quanto agli altri lavori, possono dirsi ultimati, compreso il primo strato di ghiaia per l'armamento.

L'avanzamento dei lavori nella Galleria del Borgall[illegible] m. 7709.54, è il seguente:

	Scavo			Murature		
	Piccola sezione	Calotta	Strozzo	Calotta	Piedritti	Arco rovescio
Imbocco Parma	1575 —	1486 —	1348.50	1462 45	1396 —	1121 —
Pozzo Rio Freddo att. Parma	218.20	107.70	77 60	107.70	61 —	5 —
Pozzo Rio Freddo » Spezia	225.30	180.75	164.50	174.75	147 —	110.20
Imbocco Spezia	3852 20	3825.50	3798 —	3815.60	3765 —	648.10
Totali .	5870.70	5599.95	5388.60	5560.50	5369 —	1884.30

Il lavoro di scavo e murature eseguito complessivamente nel mese fu:

Scavo	Avanzata	m.l.	138.30
	Calotta	»	134 95
	Strozzo	»	99.60
Rivestimento	Calotta	m.l.	142 40
	Piedritti	»	129.50

La galleria essendo lunga m. 7709.54, mancano da farsi ancora:

1° in piccola sezione	m.l.	1838.84
2° in strozzo	»	2320.94

Sul tronco Guinadi-Pontremoli i lavori sono ultimati; continua la posa dell'armamento e si sta eseguendo lo spandimento della ghiaia per completare il primo strato e per la formazione del secondo.

Sul raddoppio Casello 88-Spezia i lavori proseguirono alacremente; si hanno 29 opere minori in costruzione su 31 ed è bene avanzata la costruzione del ponte di legno provvisorio sul torrente Dorgia.

L'avanzamento dei lavori eseguiti in sotterraneo è il seguente:

GALLERIE	Scavo			Rivestimento	
	Avanzata	Grande Sezione	Strozzo	Calotta	Piedritti
Termini d'Arcola (metri 293.02) . . .	212.20	193.55	40 —	179.80	8 —
Botto (m. 64.79) . .	64.79	64.79	25 —	64.79	14.40

Linea Cuneo-Ventimiglia.

Sul terzo tronco dal Rio della Fortuna allo sbocco della Galleria Elicoidale (m. 10,315) si regolarizzarono le scarpate e le banchine sia dei rilevati che delle trincee in varie tratte, e si lavorò alla deviazione delle acque e strade.

L'avanzamento dei lavori della Galleria Elicoidale, lunga m. 1494, è il seguente:

Scavo	Avanzata (ultimati)	m.l.	1494 —
	Strozzetto »	»	1494 —
	Calotta »	»	1494 —
	Strozzo	»	1463.50
Murature	Calotta (ultimati)	»	1494 —
	Piedritti	»	1354 —

Restano perciò a scavare ml. 30.50 di strozzo e da rivestire ml. 140 di piedritti.

Nel quarto tronco dalla Galleria Elicoidale a Limone si continuarono i movimenti di terra, le opere d'arte minori ed i muri di difesa e sostegno.

Si costruirono diversi archi e muri d'ala dei viadotti di Rivoira, Marino, S. Bernardo e Boschiera. Si continuò la costruzione del portale allo sbocco della Galleria Marino e s'iniziò quella dei portali agli sbocchi delle Gallerie Cresta-Marino e Rocciaia.

Il lavoro d[illegible]bricati della stazione di Limone progredì [illegible]mente, e l'avanzamento delle gallerie che restano a farsi è il seguente:

GALLERIE		Scavo				Muratura	
	metri	Avanzata	Calotta	Strozzo	Grande sezione	Calotta	Piedritti
Boglia .	1077.44	1077.44	992 —	773 —	647 —	977 —	639 —
Cresta Marino .	329.00	329 —	329 —	329 —	329 —	165 —	286 —
Rocciaia	104.80	104.80	104.31	104.31	104.31	75 —	44.80

Nel mese di luglio venne perforata la Galleria di Boglia.

APPLICAZIONE DEI FRENI CONTINUI IN INGHILTERRA
AL 31 DICEMBRE 1889

Riassumiamo — come di consueto per gli anni precedenti (1) — le notizie pubblicate dal *Board of Trade* circa i sistemi di freni continui applicati sulle ferrovie del Regno Unito al 31 dicembre 1889.

Ripetiamo all'uopo come bisogna notare che i freni continui sono classificati in freni rispondenti e in freni non rispondenti che in parte ai postulati del *Board of Trade.*

(1) Per la *Statistica al 31 dicembre 1887* vedi il n. 31 del 4 agosto 1888; per la *Statistica al 31 dicembre 1888* vedi il n. 39 del 28 settembre 1889.

E per bene intenderci su tale divisione — base alle seguenti statistiche — riportiamo i relativi postulati del *Board of Trade:*

1. I freni debbono essere efficaci nell'arrestare i treni, istantanei nella loro azione, facilmente applicabili dagli operai ed agenti;
2. In caso di accidente i freni siano istantaneamente automatici;
3. Sieno facili a chiudersi e ad aprirsi sulle locomotive e sulle vetture;
4. Sieno usati regolarmente in servizio giornaliero;
5. Il materiale sia ottimo e di facile manutenzione.

Questi postulati furono dal *Board of Trade* formulati nella sua circolare del 30 agosto 1887.

Ciò premesso, diamo le statistiche dell'applicazione dei freni continui, che il 31 dicembre 1889 rispondevano o non rispondevano che in parte ai precedenti postulati.

A) *Freni continui rispondenti ai postulati.*

		Effettivo del materiale dotato di freni continui	
		Locomotive	Vetture
Automatico a vuoto	N.	5,881	24,979
Westinghouse automatico . .	»	2,112	15,976
Steel Mac Innes	»	—	34
Totali . . .	N.	7,993	40,989

B) *Freni continui non rispondenti che in parte ai postulati.*

Clark a catena	N.	12	18
Clark e Webb	»	764	1,491
Wilkin e Clark	»	—	6
Fay	»	—	248
Newall	»	—	170
W. Parker-Smith automatico .	»	—	3
Smith, a vuoto	»	737	4,135
A vuoto	»	129	3,418
Westinghouse, ad aria compressa.	»	54	350
Totali . . .	N.	1,696	9,839

C) *Riassunto comparativo dei freni applicati addì 31 dicembre 1888 e 1889.*

		N. delle applicazioni	
		Locomotive	Vetture
31 dicembre 1889 . . .	N.	9,689	50,828
» » 1888	»	8,740	48,602
Aumento nel 1889	N.	949	2,226

D) *Prospetto complessivo del materiale al 31 dicembre 1889.*

		Locomotive	Vetture
Materiale munito di freni continui	N.	9,689	50,828
» non munito di freni continui	»	433	2,762
Totale del materiale ferroviario	»	10,122	53,590

*
* *

Risulta dai precedenti prospetti statistici che:

1. In *rapporto all'effettivo complessivo del materiale rotabile per viaggiatori:* il 96 0[0 delle locomotive ed il 94 0[0 delle vetture erano provvedute di freni continui al 31 dicembre 1889; al 31 dicembre 1888 non si aveva che il 94 0[0 per le locomotive ed il 91.5 0[0 per le vetture;
2. Sul complesso del materiale dotato di freni continui, il 70.5 0[0 delle locomotive ed il 76 0[0 delle vetture erano munite al 31 dicembre 1889 di freni continui rispondenti ai postulati del *Board of Trade;* al 31 dicembre 1888 le proporzioni erano rispettivamente del 66.5 0[0 e del 65 0[0.

*
* *

Se, poi, esaminiamo la precedente statistica in *rapporto al percorso dei treni viaggiatori muniti di freni continui,* nel secondo semestre 1889, ne ricaviamo il seguente quadro:

Freni a vuoto:		
Automatico . .	Km. 62,629,770	
Non automatico. .	» 21,535,305	
		Km. 84,165,075
Freni ad aria compressa:		
Automatico . .	Km. 37,530,235	
Non automatico. .	» 1,245,180	
		» 38,775,415
Freni a catena		» 3,136,092
Freni diversi		» 1,319,544
Totale, nel 2° semestre 1889,		Km. 127,396,126

Questa cifra rappresenta il 93 0[0 del percorso totale dei treni viaggiatori, muniti, o non, di freni continui.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 25 agosto (N. 199). — **Regio Decreto 27 luglio 1890,** numero **7031** (Serie 3ª), col quale sono estese al comune di Bonorva (Sassari) le disposizioni contenute negli articoli 12, 13, 15, 16 e 17 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 per l'esecuzione dei progetti di fognatura, selciato e acquedotto dell'ingegnere B. Ravenna, modificati il 30 marzo 1889, in base alle planimetrie firmate dal Ministro degli interni ed in conformità al parere 10 dicembre 1889 dell'Ufficio degli ingegneri sanitari. — I lavori da eseguirsi in seguito alla presente concessione sono dichiarati di pubblica utilità e dovranno compiersi nei termini stabiliti dai capitolati d'appalto uniti ai progetti.

BIBLIOGRAFIA

Sulla sicurezza dei viaggiatori nelle ferrovie funicolari; pericoli e rimedi. — Lettere scritte dall'ing. A. Ferretti all'ing. Stanislao Fadda di Napoli, direttore delle officine di Pietrarsa e dei Granili. — *Bologna, Società Tipografica già Compositori,* 1890.

L'Autore è l'ingegnere A. Ferretti, conosciuto per i vari impianti da lui eseguiti in condizioni tecniche assai diverse: dalla piccola linea del Monte dei Cappuccini in Torino alle funicolari di Mondovì e di Bergamo, dalle linee dell'Esposizione di Bologna nel 1888 e dagli impianti a Scandiano e Valestra in provincia di Reggio Emilia per trasporti di materiale al progetto per il Sacro Monte di Varese (1).

Egli in queste sue diverse applicazioni ha avuto modo di fare esperimenti con pendenze dall'8 al 47 0[0, con tratti di poco più di cento metri a lunghezze di oltre un chilometro, tanto a trazione semplice che a trazione equilibrata, con livellette uniformi e variate; ed ha raccolto perciò dati pratici molto importanti in rapporto alla sicurezza dei viaggiatori.

Ed in due lettere, ora, per richiesta dell'egregio ingegnere Fadda, espone sui risultati dei suoi studi e delle sue applicazioni in ordine appunto alla sicurezza dei viaggiatori nelle ferrovie funicolari a forti pendenze.

*
* *

Terminologia ferroviaria. — Manuale pratico delle denominazioni e dizioni componenti lo scibile delle strade ferrate italiane, compilato da Giovanni Sacconi. Seconda edizione corretta ed ampliata. — *Napoli, presso l'Autore,* Capo Sezione principale nelle Ferrovie della Rete Adriatica. — Prezzo L. 2.

Il libro è ripartito in tre serie, cioè: I. termini astratti, sostantivi, attivi; II. fabbricati, corpo stradale, loro attinenti; III. corredo generale d'esercizio. Ogni serie è suddivisa in tre parti. Ciascuna parte di ciascuna serie — ossia ciascuno dei nove differenti gruppi dei termini — è compilata secondo l'ordine alfabetico dei termini medesimi.

(1) Vedi « Notizie ferroviarie italiane » nel *Monitore,* n. 34 del 23 corrente.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia Torino-Modane.
(Per la questione della stabilità del tronco Chiomonte-Salbertrand).

Il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha disposto che da una Commissione tecnica governativa, composta dei signori: comm. Pellati, Ispettore delle miniere, e comm. G. B. Salvini, Ispettore del Genio Civile, venga riesaminata la questione della stabilità del tronco Chiomonte-Salbertrand della ferrovia Torino-Modane.

Per conto della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo prenderà parte ai lavori della Commissione stessa il sig. ing. cav. Rossi, capo del Servizio attivo del mantenimento.

Sappiamo, poi, che la visita sopra luogo avrà luogo probabilmente nella prima metà del prossimo settembre.

><

Linea dei Giovi.
(Riattivazione del servizio).

Siamo informati che, essendo ultimati i lavori di ristauro della galleria della Pieve, la vecchia linea dei Giovi sarà riattivata il 5 prossimo settembre.

><

Ferrovia Asti-Castagnole.
(Riattivazione del servizio).

Ultimati i lavori di ristauro, causati da continui franamenti, il 25 corrente venne riattivata la linea Asti-Castagnole, il cui servizio era rimasto interrotto sino dal 19 marzo u. s.

><

Movimento dei carri caricati nel porto di Genova.
(Nel luglio 1890 e riassunto dei primi sette mesi anno corrente).

Nel luglio		1889 Carri	1890 Carri	Differenze Carri
S. Benigno	Carboni . N.	5,219	6,667	+ 1,448
	Merci varie »	1,986	1,466	— 520
S. Limbania	Carboni »	2,833	[illegible]	+ 93
	Merci varie »	[illegible]	3,722	— 2,074
Piazza Caricamento	»	4,262	3,906	— 356
				— 2,950
				+ 1,541

RIASSUNTO.

	1889	1890	Differenze
Quantità di carri caricati dal commercio . . N.	20,096	18,687	— 1,409
Media giornaliera, esclusi i giorni festivi »	742	692	— 50
Carri caricati dall'Amministrazione ferroviaria »	1,574	1,609	+ 35
Totale compless. in luglio »	21,670	20,296	— 1,374
Totale compless. nel 1° semestre »	107,122	120,816	+ 13,694
Totale nei primi sette mesi dell'anno »	128,792	141,112	+ 12,320

><

Gara fra Ditte nazionali
per fornitura di 70 carrozze alla Mediterranea.

A complemento della informazione che abbiamo pubblicato nel precedente numero, a pag. 540, circa l'acquisto di N. 35 carrozze di prima classe e di 35 carrozze miste di prima e seconda classe da parte della Società del Mediterraneo, aggiungiamo i seguenti particolari:

Le 35 carrozze di prima classe, a due assi, tre compartimenti per viaggiatori e due ritirate, sono ripartite in due lotti, cioè:

1° *lotto*, 15 carrozze munite del freno a vite e freno continuo automatico, sistema Westinghouse, illuminazione a gaz; e di queste N. 8 avranno altresì il sistema di riscaldamento a vapore;

2° *lotto*, 20 carrozze munite del freno automatico, sistema Westinghouse, illuminazione a gaz; e di queste 10 col riscaldamento a vapore.

Delle 35 carrozze miste di prima e seconda classe, N. 10 formano un *lotto unico*. Queste dovranno essere a 2 assi, quattro compartimenti, due di prima classe e due di seconda, due ritirate, delle quali una destinata ai viaggiatori di prima, l'altra ai viaggiatori di seconda, con freno a mano e freno continuo automatico ad aria compressa, illuminazione a gaz e riscaldamento a vapore.

Le altre 25, a due assi, a corridoio laterale coperto e terrazzini alle estremità, saranno divise in due lotti, cioè:

1° *lotto*, N. 12 carrozze munite: di freno a vite, di freno continuo automatico Westinghouse, di freno moderabile Henry, di illuminazione a gaz, di riscaldamento a vapore;

2° *lotto*, N. 13 carrozze come sopra, munite di freno a vite, di freno continuo automatico sistema Westinghouse, e di illuminazione a gaz.

Tutte queste carrozze a corridoio sono a 4 compartimenti, due di prima classe e due di seconda, ed hanno una ritirata alla quale possono accedere i viaggiatori sia di prima che di seconda classe.

La grossa ferramenta occorrente per il suddetto materiale mobile consiste in: N. 140 paia di ruote montate su 2 assi da 12 tonnellate, classe 28, del peso approssimativo di chilogr. 160,000; N. 280 molle a balesta di sospensione, tipo *A*, e N. 350 a bovolo.

><

Ferrovia Noto-Licata.
(Avviso appalto unico incanto ferri minuti per armamento tronchi in costruzione).

Alle ore 10 antim. dell'11 settembre p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ipettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti del 1° tipo ferrovie complementari, per l'armamento dei tronchi in costruzione della ferrovia Noto-Licata, in due distinti lotti, come dal quadro che segue:

Lotti	Indicazione delle provviste			Somma di stima salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto
I.	Stecche corniere...	Quint.	1,635.28	L. 138,930
	Piastre di fondo .	»	1,451.98	
II.	Chiavarde con rosette	»	317.79	» 61,200
	Arpioni	»	946.66	

Cauzione: I° lotto: provvisoria L. 7,000; definitiva L. 14,000; II° lotto: provvisoria L. 3,050; definitiva L. 6,100.

Il termine perentorio di consegna di ciascuna delle partite costituente i due lotti, sarà quello rispettivamente stabilito nel Capitolato speciale di appalto in data 8 maggio 1890.

I luoghi di consegna dei materiali sono quelli stabiliti nello stesso Capitolato speciale di appalto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto; e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

><

Ferrovia Fabriano-Sant'Arcangelo.

(*Stato dei lavori del tronco Fabriano-Pergola al 1° corrente mese*).

I lavori di costruzione del tronco da Fabriano a Pergola nella ferrovia da Fabriano a Sant'Arcangelo, in appalto alla Impresa Lori Adolfo, ebbero incominciamento in principio di giugno p. p., quantunque non si fosse ancora eseguita la regolare consegna dei lavori stessi.

Per quanto riguarda alle espropriazioni si addivenne coi proprietari a trattative, mercè le quali quasi tutte le Ditte da espropriare hanno consentita l'occupazione dei loro fondi anche in pendenza delle pratiche necessarie per la regolare espropriazione. I movimenti di terra ricevettero nel mese di luglio p. p. uno sviluppo bastantemente notevole. Vennero poi iniziati i lavori di due piccole gallerie, l'una di m. 47 e l'altra di m. 51, per la cui esecuzione sono a piè d'opera parecchi materiali.

><

Ferrovia Sicignano-Castrocucco.

(*Per la consegna definitiva alla Mediterranea del tronco Tegiano-Casalbuono*).

Siamo informati che la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto perchè funzionari sociali abbiano a prendere i necessari accordi con l'Ispettore-Capo del Circolo ferroviario di Napoli, con la Direzione tecnica governativa di Salerno e col Servizio sociale delle costruzioni per l'effettuazione della consegna definitiva alla Società del tronco da Tegiano a Casalbuono della linea Sicignano-Castrocucco.

Ferrovia Benevento-Avellino.

(*Stato lavori sui tronchi Prata-Benevento al 1° corr. agosto*).

Sull'andamento dei lavori di costruzione dei tronchi Prata-Altavilla e Altavilla-Benevento, della ferrovia Benevento-Avellino, riceviamo le seguenti informazioni che sono riferite al 1° agosto andante.

1° Tronco: *Prata-Altavilla:*

Espropriazioni: complete. *Opere d'arte:* tutte ultimate, ad eccezione di pochi lavori di finimento. *Muri:* resta da eseguire la elevazione di un piccolo tratto di muro al chilom. 14.462 e della metà di quello al chilom. 15.488. *Fabbricati:* sono completi, ad eccezione della cantoniera al chilom. 15.397 in corso di elevazione al 1° piano; del fabbricato cessi in stazione di Altavilla semplicemente fondato; e dei lavori di finimento dei fabbricati viaggiatori e merci della stazione medesima. *Opere di consolidamento:* a due opere di consolidamento che restano da ultimarsi si lavora alacremente e poco ancora resta a fare pel loro completamento. *Lavori accessori di finimento:* ultimati dalla stazione di Prato al 2° ponte sul Sobato. *Armamento:* la posa del binario aveva raggiunto la progressiva 14.100, ed il completamento della massicciata il km. 13.100. *Gallerie:* delle 8 gallerie che si incontrano lungo il tronco, 6 sono ultimate, e due in corso di avanzata costruzione.

2° Tronco; *Altavilla-Benevento — Espropriazioni:* eseguite per tutto il tronco. *Opere d'arte:* si lavora all'ultimazione delle opere d'arte e dei muri di sostegno e di controriva. *Fabbricati:* in corso di esecuzione i lavori di finimento dei fabbricati viaggiatori nelle stazioni di Chianche e Benevento-Porta Rufina e di N. 7 case cantoniere doppie; continua l'elevazione della 8° casa cantoniera e di quelle 3 semplici che restano da eseguirsi in questo tronco. *Opere di consolidamento:* non ne sono previste. *Lavori accessori e di finimento:* continua la esecuzione dei muri di isolamento nelle stazioni di Chianche e di Benevento. *Gallerie:* sono tre, quelle di Benevento della lunghezza di m. 857, e di Barbalunga, di metri 489.53, sono del tutto ultimate; rimane da eseguire la cunetta sull'arco rovescio nella galleria Chianchetella di m. 240.41.

><

Lodo arbitramentale tra la Società Belga dei Tramways a vapore Napoletani e l'Impresa esercente i medesimi.

In questi ultimi giorni il comm. ing. A. Cottrau ha consegnato al Presidente della 9ª sezione del Tribunale Civile e Penale di Napoli, il suo *lodo arbitramentale* sulle quistioni insorte fra la Società belga dei Tramways a vapore Napoletani e la Impresa De Ferrante e C. esercente i detti tramways a vapore.

È a nostra conoscenza che le conchiusioni del suddetto arbitramento, inappellabile per consenso delle parti, sono state le seguenti:

a) Consegna immediata delle linee Napoli-Aversa, Napoli-Caivano e Colonna-Giugliano della lunghezza complessiva di chilometri 34.594 alla Società belga, e per essa al suo rappresentante Cav. L. Meunier;

b) Pagamento per parte della *Società* all'*Impresa* esercente di circa 125,000 lire per migliorie ed aumenti del valore patrimoniale delle dette linee;

c) Rescissione del Contratto di appalto dell'esercizio delle dette linee, basato sul pagamento di un *Canone giornaliero* di 750 lire per parte dell'Impresa esercente.

><

Accordi coi funzionari ferroviari per trasporti di truppe.

Per evitare incertezze e perdite di tempo negli accordi da prendersi dalle autorità militari coi funzionari ferroviari, è stato compilato uno specchio indicante i tronchi ferroviari compresi nella circoscrizione di ciascun Corpo d'armata e di divisione.

Da questo specchio risultano i funzionari a cui le autorità militari debbono rivolgersi e le norme da seguirsi negli accordi.

><

Ferrovie Cremona-Brescia e Cremona-Treviglio.

(*Attivazione di nuovo orario*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha disposto che il nuovo orario delle linee Cremona-Brescia e Cremona-Treviglio venga attivato il giorno 5 settembre p. v.

><

Facilitazioni ferroviarie per gli operai recantisi a lavorare nella Colonia Eritrea.

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia hanno aderito al desiderio loro manifestato dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, e gli hanno dichiarato di essere disposte ad estendere agli operai recantisi a lavorare nella Colonia Eritrea, sia per proprio conto che per conto della Ditta Garavaglia, le facilitazioni di cui fruiscono, a norma della concessione XI, gli operai ed i braccianti non avviati per oltre il continente europeo, semprechè siano osservate le altre condizioni tutte proprie della concessione stessa.

><

Per l'allacciamento della vecchia stazione di Spezia.

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha già in massima concordato coll'Ufficio di circolo ferroviario governativo e col Municipio di Spezia uno schema di convenzione da stipulare con quest'ultimo per il chiesto allacciamento della Vecchia Stazione collo Stabilimento dei pozzi neri. Quanto prima, la Società predetta presenterà all'approvazione governativa lo schema predetto unitamente al progetto dei lavori occorrenti per l'allacciamento di cui si tratta.

><

Per il trasporto delle uve pigiate con mosto.

Con decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, venne approvata la proposta presentata dall'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Adriatico, a nome e per conto anche delle Società del Mediterraneo e della Sicilia, affinchè le uve pigiate con mosto siano ammesse a fruire della tariffa speciale comune N. 54, P. V. accelerata ed alla condizione *e)* della tariffa medesima.

Per il trasporto di *uva fresca a vagone completo*, vedi « Informazioni » nel n. 33 a pag. 528.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1° che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possano approvarsi i seguenti progetti:

a) Progetto della Società delle Strade ferrate Meridionali pell'impianto di un terzo binario nella stazione di Cocullo, lungo la ferrovia Roma-Solmona, modificato, in quanto alla spesa nei termini suggeriti dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, riducendola cioè a L. 13,100;

b) Progetto presentato dalla predetta Società per i lavori occorrenti alla sistemazione del servizio merci nella stazione di Cerchio, lungo la linea da Roma a Solmona, dell'importo presunto di L. 10,900: tenuto conto del voto relativo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

c) Progetto presentato dalla predetta Società per l'esecuzione delle opere occorrenti per difendere la ferrovia Roma-Solmona dalla caduta di massi, ai due imbocchi della galleria della Difesa, dell'importo presunto di L. 156,000; a condizione che si tenga conto del relativo voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

d) Progetto presentato dalla predetta Società per l'esecuzione di lavori di ampliamento del servizio merci nella stazione di Tolentino, lungo la ferrovia da Macerata ad Albacina, dell'importo presunto di L. 26,600;

e) Progetto presentato dalla predetta Società per la esecuzione di lavori di completamento del tronco da Ponte di Piave a Motta, nella ferrovia da Treviso a Motta;

f) Progetto presentato dalla predetta Società per rialzamento della livelletta di un tratto della linea Colico-Sondrio e per la sistemazione dell'attraversamento del torrente Pesio; la spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 21,600;

g) Progetto presentato dalla Società delle Strade ferrate della Sicilia per lavori di ampliamento della Stradella Pizzuto in dipendenza dell'incanalamento del torrente Saraceno al chilom. 86.611 della ferrovia da Palermo a Porto Empedocle;

2° Che non sia il caso di applicazione della multa contrattuale, a carico della Impresa Valentini Pietro, per ritardo nel compimento dei lavori di costruzione dei fabbricati per i viaggiatori e dei caselli di guardia, lungo il tronco da Solignano a Ghiare nella ferrovia da Parma a Spezia;

3° Che possa approvarsi il progetto per l'impianto di muretti a secco da costruirsi lungo il tronco da Gallina a Noto nella ferrovia da Siracusa a Licata; tenuto conto delle modificazioni suggerite dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

4° Che, nel senso del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali pei lavori di completamento e di sistemazione dei fabbricati e ponticelli in muratura, lungo il tronco da Mestre a San Donà, nella ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro;

5° Che possa approvarsi un progetto di transazione concordato fra l'Amministrazione governativa e la Impresa Nelli Ferdinando relativo a maggiori compensi da Essa reclamati per la esecuzione dei lavori del 1° tronco della ferrovia da Lucca a Viareggio, e che possa autorizzarsi la maggiore spesa che ne risulta in conformità al relativo voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

6° Che possa approvarsi una proposta dell'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali per la esecuzione di lavori d'impianto e di sistemazione di binari e per altre opere nella stazione di Avezzano, lungo la ferrovia Roma-Solmona, con annesso preventivo di spesa di L. 29,700.

><

Tariffe.

Siamo informati che il Ministero del Tesoro, su conforme avviso espresso dal Ministero delle Finanze, ha manifestato al Ministero dei Lavori Pubblici che acconsente, anche nell'interesse del Tesoro, alla proroga per un altr'anno, e cioè a tutto il 17 luglio 1891, della concessione a favore della Società per costruzioni in Napoli, per trasporti di laterizi da Avellino a quella città.

Notizie Ferroviarie Italiane

Per le costruzioni ferroviarie. — *Classificazione in serie dei lavori ferroviari per parecchi esercizi avvenire.* — Riportiamo dalla *Sera* (di Roma):

« Presso l'Ispettorato ferroviario si fanno accurati studi allo scopo di determinare la classificazione in serie dei lavori ferroviari per parecchi esercizi avvenire.

« A quanto sappiamo, il ministro Finali partirebbe dal concetto di dare la precedenza nei lavori alle ferrovie, la cui costruzione è già abbastanza inoltrata, ascrivendo le altre anche se di riconosciuta utilità, alla seconda serie, e magari alla terza. Ai lavori ferroviari della prima serie sarebbero quindi assegnati nella massima parte i fondi del bilancio 1891-92. Nei successivi bilanci si inscriverebbero i fondi per le ferrovie delle altre serie ».

— *Regolamento per le costruzioni ferroviarie.* — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha approvato, nella sua ultima adunanza, con alcune modificazioni, lo schema relativo alle norme per l'applicazione del regolamento sulle costruzioni ferroviarie.

Ferrovia Foggia-Candela. — *Per l'esonero dei Comuni dal contributo d'esercizio.* — Riportiamo da una corrispondenza al *Corriere di Napoli* da Foggia:

« Il Presidente della Deputazione provinciale di Foggia ha invitato ad una riunione, che avrà luogo il 4 settembre nel Palazzo della Provincia, i Sindaci dei comuni di Foggia, Candela, Sant'Agata, Ascoli, Lacedonia, Atella, Melfi, Rapolla e Ripacandida, col fine di discutere sul modo più acconcio ed opportuno per conseguire il discarico del contributo d'esercizio del tronco ferroviario da Foggia a Candela.

« Questo tronco, costruito da principio per far parte della linea Foggia-Napoli per Conza, doveva, in seguito alla variazione del tracciato, venir distrutto; i Comuni interessati della nostra Provincia della Basilicata chiesero però al Governo che fosse aperto all'esercizio, e si obbligarono ad un contributo annuo di L. 40,749.40, in cui la nostra provincia figura per L. 14,000. In seguito alla legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari, il tronco venne poi destinato ad allacciarsi alla linea che per Candela-Ponte S. Venere e Rocchetta Melfi si svolgerà nelle provincie di Potenza, Avellino e Bari; ed appunto in vista dello sviluppo e della grande importanza che ora acquista, mentre dapprima rappresentava una passività, i Comuni suddetti domandano la esonerazione dal contributo.

« Presiederà l'adunanza dei Sindaci l'on. Salandra, che già s'occupò della questione in Parlamento nella discussione del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio finanziario 1889-90 ».

Ferrovia Ponte S. Venere-Avellino. — *Inaugurazione d'una tramvia a vapore in servizio della costruzione del tronco Ponte S. Venere-Galleria degli Arconi.* — Il 14 corr., inaugurandosi la tramvia a vapore impiantata dalla Società Mediterranea pel servizio della costruzione del tratto Ponte Santavenere-galleria Montearconi per Monticchio, della linea Ponte S. Venere-Avellino ha, per la prima volta, echeggiato in quelle vallate dell'Ofanto il fischio della locomotiva.

L'ingegnere-capo delle costruzioni, signor Sansone Venezian, volle festeggiare questo primo esperimento; ed invitò a prender parte a tale festa tutto il personale tecnico da lui dipendente, gl'ingegneri Magliola, Fumanelli e Caneparo, della Società Adriatica, le Imprese costruttrici Sturbini, Frontini-Marotti e Timosci con tutti i rispettivi ingegneri, ed altri.

Alle 9.30 gl'invitati, circa 40, presero posto nel convoglio e partirono dalla stazione di Rocchetta, rimontando la valle dell'Ofanto con la velocità di 22 chilometri all'ora. Alle fornaci Sturbini si fece una fermata di 5 minuti; e quindi il treno si rimise in movimento, percorrendo con la medesima velocità di prima il rimanente tratto, fino alla galleria degli Arconi. Dopo una visita ai lavori della galleria, si passò in un'ampia baracca, decentemente addobbata, dove fu servita una colazione. Dopo parecchi brindisi, la comitiva riprese posto nel treno per il ritorno a Rocchetta.

Nuova stazione di Firenze. — *Deliberazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, avendo ripreso in esame la questione circa l'impianto di una nuova stazione a Firenze, nella seduta del 23 corrente ha emesso parere, confermandone altro precedente, che la località da scegliersi sia quella detta *Campo di Marte*, e che fra i progetti presentati sia da darsi la preferenza a quello della Società esercente la Rete Adriatica, che appunto fissa l'impianto della stazione in quella località.

L'ammontare del progetto prescelto ascende a circa cinque milioni e mezzo.

Circa questo ed altri progetti per la nuova stazione di Firenze, vedansi « Notizie Ferroviarie Italiane » nel n. 3 del corrente anno, nei numeri 40 e 41 del 1889.

Nuova stazione di Napoli. — *Voto del Consiglio Comunale per una nuova stazione centrale viaggiatori.* — Nella seduta del 21 corr. fu presentata al Sindaco una mozione firmata da parecchi Consiglieri, con cui si fa voto al Governo del Re affinchè sorga una stazione viaggiatori nel centro di Napoli, alla Immacolatella o dirimpetto all'Arsenale, nell'ottagono del Sacramento, e chiede che il Consiglio discuta il voto sull'istante.

Avviatasi, consenziente il Consiglio, la discussione, il Consigliere Della Rocca svolse la mozione. Dopo aver accennato alla insufficienza della stazione centrale, sostenne che questa non corrisponde al traffico ferroviario, pel grande movimento dei passeggieri, i quali nel 1888, come si rileva dalla statistica, arrivarono a essere nientemeno che 2,400,000, intanto che Milano non ne ebbe più di 1,800,000. Ricordò poscia che, discutendosi alla Camera le convenzioni ferroviarie, al contratto fu unito un sub-allegato di parecchi articoli riguardanti la spesa di diverse stazioni ferroviarie del Regno, e per quella di Napoli fu stabilita la somma di lire 800,000, che mai non sono state spese. Infine propose che il voto fosse presentato al Governo del Re da una Commissione consigliare.

Dopo assai lunga e non meno vivace discussione, avendo la Giunta dichiarato di accettare il voto al Governo del Re per la stazione viaggiatori, purchè nel voto stesso si accennasse allo stato della stazione centrale, questa proposta fu accettata ad unanimità.

La nomina della Commissione consigliare fu deferita al Sindaco; essa sarà di 5 membri, di cui uno sarà tecnico.

Tramvie di Napoli. — *Relazione della Giunta Municipale al Consiglio Comunale circa la convenzione colla Società delle Tramvie.* — Facendo seguito a quanto abbiamo pubblicato nel n. 26 circa le deliberazioni di massima prese dalla Giunta Municipale di Napoli per una convenzione con la Società delle Tramvie, annunciamo che il 23 corr. l'Assessore, di ciò incaricato, diede lettura alla Giunta di una lunga ed elaborata relazione sulla convenzione medesima.

Questa relazione, dimostrati i vantaggi della convenzione, esamina la questione del doppio sistema, della compartecipazione cioè del Comune agli utili dell'esercizio, ovvero della corrisponsione di un cànone fisso da parte della Società. La città di Milano, che segue il metodo della compartecipazione, non ricava dall'esercizio delle sue linee di *trams* che appena 7000 lire a chilometro; Napoli col sistema del cànone fisso ne ricaverebbe 13,000; Vienna, che aveva anche essa adottato il sistema della compartecipazione, l'ha abbandonato, sostituendovi il cànone fisso. E, nella relazione, vi è uno studio accurato sopra gli stessi bilanci della Società, dai quali si rileva che il prodotto netto che ricava la Società per ogni chilometro della sua rete stradale attuale non supera le L. 16,000, sicchè i vantaggi che la Società offre al Municipio non potrebbero spiegarsi altrimenti che col danno, che la Società stessa vuole evitare, di una possibile concorrenza sulle nuove strade del risanamento.

Poichè tra le cose al cui studio fu invitata la Giunta, nell'ultima discussione consiliare, vi era ancora quella delle tariffe, la deliberazione istituisce un paragone tra le tariffe delle principali città d'Italia e d'Europa, dalle quali si rileva che non vi ha tariffa nè più bassa, nè eguale a quella che la Società dei *trams* applica a Napoli. Nondimeno la Giunta ha ottenuto, cosa utilissima, il prolungamento degli orari serali.

Nella deliberazione è ancora introdotto l'obbligo alla Società di anticipare fino a L. 500,000 al Municipio lungo il periodo del contratto, con mite interesse del 5 0/0 e col semplice preavviso di 20 giorni.

Aggiungasi che poi contengonsi clausole speciali per la costruzione, il prolungamento e l'esercizio di alcune linee e come, infine, la convenzione non proroga d'un giorno solo i termini della concessione delle attuali basi della Società tramviaria napoletana.

Lo stesso giorno in cui fu presentata alla Giunta, e da essa approvata la relazione, questa fu data a stampare per distribuirla ai Consiglieri per la Sessione in corso.

Funicolare dalla stazione alla città di Potenza. — *Studi per un progetto.* — Annunciasi che sono in corso gli studi di campagna per un progetto di ferrovia funicolare tra la stazione e la città di Potenza.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — *Firma del contratto per la compera da parte del Consiglio federale delle azioni privilegiate della Giura-Sempione.* — Il 15 corrente venne firmato a Berna tra i Dipartimenti delle finanze e delle ferrovie, da una parte, e la Banca per industria e commercio in Darmstadt e Berlino, la Banca internazionale in Berlino, la Banque de Paris, des Pays-Bas in Parigi ed un sindacato di Banche svizzere, dall'altra, sotto riserva di ratifica da parte del Consiglio federale e del *referendum*, il contratto (1) che concerne la compera delle azioni privilegiate della ferrovia Giura-Sempione e la creazione di una rendita ferroviaria 3 0[0 da emettere.

Il sindacato di Banche svizzere a cui è accennato qui sopra, comprende i seguenti istituti: « Banque cantonale vaudoise », Banca federale, « Union financière » di Ginevra e « Zürcher Bankverein » in Zurigo. Inoltre venne lasciato libero l'accesso in questo sindacato alla Banca cantonale bernese, alla Banca commerciale di Basilea ed Istituto di credito svizzero in Zurigo.

Ferrovie Francesi. — *Risultati delle ferrovie d'interesse locale nel 1889.* — Dei risultati delle ferrovie d'interesse generale nel biennio 1888 e 1889 ci occupammo nel n. 19, riassumiamo ora ad un modo quanto riguarda le ferrovie d'interesse locale; delle quali, per il biennio 1886-87, dicemmo nel n. 34 del 1888.

Nel 1889, la rete d'interesse locale si è accresciuta di 543 chilometri, aumentando la sua lunghezza da 2,433 a 2,976; dei quali 1,357 sono a scartamento ridotto.

Gli introiti brutti dell'esercizio ammontarono a franchi 12,675,000; le spese ad 11,524,000; donde un beneficio netto per il 1889 di fr. 1,151,000. Queste somme, in rapporto alla lunghezza media chilometrica, che nel 1889 fu di chilometri 2,695, corrispondono: ad un prodotto brutto chilometrico di fr. 4,703; ad una spesa di fr. 4,276; ad un introito netto di fr. 427 per chilometro.

Al tasso del 5 0[0 questo prodotto netto rappresenterebbe un capitale di fr. 8,540; ora, le linee d'interesse locale hanno costato in media nell'impianto fr. 116,000 per chilometro. Tant'è che su 48 Società, 6 o 7 soltanto ricevono reali ed importanti benefizi; le altre sostengonsi mediante le sovvenzioni dipartimentali. E ciò devesi specialmente attribuire ad un sistema troppo costoso di esercizio, per il quale reclamasi vivamente una pronta riforma della legge 11 giugno 1880. Alla riforma di questa legge, a cui provvedesi intanto mediante una preventiva grande inchiesta, abbiamo ampiamente accennato nel n. 17 del 26 aprile corrente anno, nel quale appunto pubblicammo circolari e questionari circa l'*Inchiesta in Francia per la revisione della legge sulle ferrovie d'interesse locale e sulle tramvie.*

— *Entrata alle stazioni della P.-L.-M.* — La Compagnia della ferrovia « Paris-Lyon-Méditerranée » ha adottato anch'essa il sistema applicato in Italia fin dal 1° febbraio 1888 dalle tre grandi Reti per l'entrata alle stazioni delle persone non munite de' biglietti de' viaggiatori.

Sulla linea della P.-L.-M. tuttavia il biglietto d'entrata non costa che 10 centesimi; esso è valevole per un'ora, purchè il portatore non sia nel frattempo uscito dalla stazione.

Ferrovie Svizzere. — *Domande di concessione di una ferrovia sul Matterhorn o Cervino.* — Dopo i vari progetti e relative domande di concessione per una ferrovia sulla Jungfrau (m. 4167), cioè i progetti Kökling, Eiffel, Locher-Freuler e Trautweiller per i quali rimandiamo i nostri lettori al n. 34, è venuta la volta del Cervino (m. 4482); per il quale, intanto, si hanno due domande di concessione.

L'una fu presentata al Consiglio Federale dal signor ingegnere Heer-Bétrix, in Bienne; secondo questo progetto la nuova ferrovia formerebbe come una continuazione della linea Wiège-Zermatt, della quale abbiamo detto nello stesso n. 34.

L'altra domanda, benchè non ancora definitiva, di concessione fu presentata dalla Casa Bancaria Masson, Chavanny e C. in Losanna.

— *Domanda di concessione d'una ferrovia del Gornergrat.* — Anche il Gornergrat (m. 3136) fu oggetto di domanda di concessione ferroviaria; chi la presentò è lo stesso ingegnere Heer-Betrix a cui abbiamo precedentemente accennato per la dimanda di concessione della ferrovia sul Cervino.

— *Domanda di concessione di funicolare sul Monte Brè.* — Riportiamo dalla *Gazzetta Ticinese:* A quanto ci si comunica da fonte sicura, il sig. R. E. Müller, in Lugano, ha presentato al Consiglio Federale una domanda per la concessione di una ferrovia funicolare da Castagnola, ovvero dalla riva del lago di Lugano, a Fulmignano.

Ferrovie Prussiane. — *Sviluppo dal 1880-81 al 1888-89.* — Nel n. 32 abbiamo dato riassuntivamente la statistica delle ferrovie prussiane al 1° aprile del corrente anno, cioè al principio del corrente anno fiscale 1890-91 della gestione ferroviaria. Crediamo opportuno aggiungere ora un breve cenno sullo sviluppo della rete ferroviaria prussiana nell'ottennio dal 1880-81 al 1888-89, facendovi seguire alcune considerazioni sulla varia estensione data in Prussia alle linee principali (*Hauptbahnen*) e alle secondarie a scartamento normale (*Nebenbahnen* o *Secundärbahnen*), o infine alle linee a scartamento ridotto (*Schmalspurige Einsenbahnen*).

Lo sviluppo della rete ferroviaria prussiana nel precitato ottennio è riassunto nel seguente prospetto:

	1880-81	1888-89
	(Chilometri)	
Linee principali a scartamento normale	17,559.74	17,819.48
Reti secondarie a scartamento normale	2,093.89	6,228.51
Reti secondarie a scartamento ridotto	137.68	818.64
Totale	19,791.31	24,866.63

Durante il medesimo ottennio il Governo prussiano ha fatto votare i seguenti crediti:

Per Km. 525.2 linee principali, scartamento normale	marchi	66,219,500
Per Km. 5,248.5 linee secondarie dello Stato	»	410,606,850
Per sovvenzioni a linee private	»	3,811,840
Totale	marchi	480,638,190

Dai precedenti quadri, e specialmente dal primo, appare chiaramente come in Prussia non si costruiscano ferrovie a scartamento ridotto che in ispeciali circostanze. Lo scartamento ridotto ebbe un tempo in Germania, come in America, grande voga; ma questa cessò ora affatto. Oramai in Germania, fatte poche eccezioni, tutte le ferrovie si costruiscono a scartamento normale; quelle tuttavia di lieve importanza o di non grandi risorse sono costrutte con minore dispendio, con sistema più economico nel corpo stradale e per l'armamento, sino a essere capaci della velocità di chilometri 30 all'ora, concessa per le ferrovie secondarie.

È l'applicazione dello stesso principio economico-ferroviario, per il quale gli Inglesi hanno immaginato il *Light Railways;* e gli Americani trasformano ora a scartamento normale la linea « Rio Grande and Denver Railroad », l'ultima costrutta a scartamento ridotto.

Ferrovie Inglesi. — *Dividendi per il 1° semestre 1890 e confronto col 1° semestre 1889.* — Dalla *Pall Mall Gazette* riportiamo il seguente quadro dei dividendi, che le principali Società ferroviarie inglesi hanno concesso ai loro azionisti per il primo semestre 1890, ragguagliato al semestre corrispondente dell'anno 1889:

(1) Vedi stessa rubrica nei numeri 26 e 27.

SOCIETÀ	Dividendi 1890	Dividendi 1889
Great Eastern	2 %	1 1/2 %
Great Western	5 1/4 »	5 1/2 »
Great Northern	3 1/2 »	3 1/2 »
London and Brighton	4 1/4 »	4 1/4 »
London and South Western . . .	4 3/4 »	4 1/2 »
London and Chatham	4 1/2 »	3 1/4 »
London and Tilbury	2 1/2 »	2 1/2 »
Lancashire and Yorkshire . . .	4 »	4 1/4 »
Metropolitan	3 »	3 »
Metropolitan District	1 1/2 »	— —
Manchester, Sheffield and Lincoln	3/4 »	1 1/4 »
Midland	5 1/2 »	5 1/4 »
North London	7 1/2 »	7 1/2 »
North Eastern	6 3/4 »	6 1/4 »
North Stafford	5 »	4 »
South Eastern	3 1/4 »	3 »
Taff Vale	7 1/2 »	15 »

Come si vede, nel 1° semestre 1890 in confronto al corrispondente periodo 1889 per otto Società i dividendi sono superiori, per quattro sono inferiori e per le altre cinque sono stazionari.

Per i *dividendi delle Società ferroviarie e tramviarie inglesi nel 1° semestre 1889, comparativamente al 1° semestre 1888*, vedasi nelle « Notizie diverse » del n. 39 del 28 settembre 1889.

Rammentiamo inoltre che dei *prodotti comparati del 1° semestre 1890 e 1° semestre 1889* abbiamo dato il prospetto in questa stessa rubrica del n. 29 del corrente anno.

Notizie Diverse

Piani regolatori. — *Per i ricorsi alla IV Sezione del Consiglio di Stato.* — Si è dichiarato dalla quarta Sezione del Consiglio di Stato che non possono formare argomento di ricorso ad essa le deliberazioni dei Consigli comunali che approvano i piani regolatori; perchè questi devono essere approvati con decreto reale, udito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e, occorrendo, il Consiglio Superiore di Sanità.

Quindi il ricorso non sarebbe diretto contro un atto definitivo.

Importazioni in Italia ed esportazioni dall'Italia. — *Dal 1° gennaio al 31 luglio 1890.* — Dalla statistica pubblicata dal Ministero delle finanze, Direzione generale delle Gabelle, relativa al commercio speciale di importazione in Italia e di esportazione dall'Italia, durante i sette mesi, cioè dal 1° gennaio al 31 luglio 1890, risultano:

Le importazioni per un valore di lire 792,681,476, compresi i metalli preziosi per un valore di lire 32,242,400.

Le esportazioni per un valore di lire 489,384,727, compresi i metalli preziosi per un valore di lire 40,050,700.

La eccedenza della importazione sulla esportazione, dedotti i metalli preziosi, è stata di lire 295,488,449 e, compresi i metalli preziosi, è stata di lire 303,296,749.

Congresso internazionale telegrafico a Parigi nel 1890. — *Deliberazioni principali.* — Fra le decisioni approvate dal Congresso internazionale, tenutosi nel maggio ultimo a Parigi (1) meritano special menzione le seguenti:

1° Formazione di un vocabolario ufficiale per le corrispondenze in linguaggio convenzionale nel regime europeo, da redigersi dall'ufficio internazionale di Berna;

2° Interruzione della serie, per dare il collazionamento dei telegrammi per i quali esso fu pagato, così ottenendosi una maggior sollecitudine;

3° Soppressione della facoltà di riscuotere delle tasse per avviso di irreperibilità di destinatari:

(1) Vedi in questa stessa rubrica del n. 20 del 17 maggio.

4° Soppressione della facoltà di non rimborsare nel regime extra-europeo le tasse per *risposta pagata* non adoperata, e l'estensione del rimborso nello stesso regime di tutte le parole non adoperate nella risposta;

5° Riduzione ad una lira della tassa semaforica;

6° Riduzione delle tasse per le corrispondenze scambiate fra l'Italia e la Spagna, l'Italia e la Svezia, l'Italia e la Russia, l'Italia e la Gran Bretagna ed anche per il transito in Francia;

7° Riduzione delle tasse per le corrispondenze extra-europee per i grandi Stati.

La seconda, terza e quarta di tali decisioni furono adottate dietro proposta del comm. Ponzio-Vaglia, ispettore generale e delegato del Governo italiano al Congresso.

Il nuovo regolamento telegrafico internazionale, conforme alle decisioni del Congresso, andrà in vigore il 1° luglio 1891.

La prossima conferenza telegrafica internazionale si terrà nel 1895 a Buda-Pesth.

Reti telegrafiche mondiali. — *Materiale in servizio.* — Riportiamo alcune cifre che danno un'idea dell'importanza del materiale telegrafico attualmente in servizio nel mondo intiero.

Vi sono 3,000,000 di chilometri di linee continentali, il di cui valore è di 1,500,000 franchi.

I differenti Stati hanno un insieme di 19,767 chilometri di cavi sottomarini, il di cui valore è di 100,000,000 di franchi. Le differenti Compagnie ne hanno 157,000 chilometri per un valore di franchi 990,000,000.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

I. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 168,600 per la costruzione di una casa di abitazione per gli impiegati in ciascuna delle stazioni di Cervara, Salone, Lunghezza, Bagni, Montecelio e Palombara, nel tronco da Roma a Tivoli della ferrovia da Roma a Solmona;

L. 89,000 per la costruzione di un nuovo ponte a travata metallica per l'attraversamento del torrente Cervara al km. 43.936 da Foggia della linea da Foggia a Napoli secondo un nuovo progetto modificato;

L. 49,300 per l'attuazione dei lavori di costruzione di un argine contenitore a sinistra del fossato di Alanno, al km. 27.538 della linea Castellamare-Aquila-Terni, e per il rialzamento della linea stessa fra i km. 26.659 e 27.856.30, secondo il progetto modificato, a senso delle prescrizioni del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate;

L. 40,500 per ricarico della massicciata in alcuni tratti della linea Macerata-Albacina;

L. 22,037.50 per provvedere all'ampliamento ed alla sistemazione a doppio binario del manufatto in ferro sul sottovia della strada di Città della Pieve, al km. 156.174.30 da Roma della linea Roma-Orte-Foligno, utilizzando le travate metalliche ad un binario provenienti da altri due ponti;

L. 18,500 per costruzione di un muro di separazione fra la strada comunale del Faggiolo e la ferrovia al km. 3.360 della linea Bologna-Pistoia;

L. 18,150 per provvedere al completamento della massicciata lungo il tronco Alfonsine-Ravenna, nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

L. 15,000 per rifacimento in acciaio di alcuni tratti di binario e di un deviatoio della linea Bergamo-Lecco;

L. 1200 per la costruzione di due contrafforti in muratura ai km. 53.495 e 63.737 della linea da Udine a Pontebba.

Rete Mediterranea. — Acquisto * di 35 carrozze di 1ª classe e di 35 miste di 1ª e 2ª classe; in 5 lotti.

Direzione Tecnica Governativa per la ferrovia Faenza-Firenze. — L. 26,500 per l'impianto di una fermata a Fontebuona, fra le due gallerie Salto della Vacca e Pratolino, nel tronco della predetta ferrovia, compreso fra Vaglia e Montorsoli, alla progressiva chilometrica 3.166.80.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 6,411 per sottomurazione del rivestimento di granito nella scarpata a monte dello spallone sinistro del ponte sul Ticino presso Buffalora;

L. 3,100 per costruzione di un cunettone a monte del vallone S. Nicola (linea Taranto-Reggio);

L. 7,620 per ricostruzione del sottovia della Casa Nuova (linea Cecina-Volterra);

L. 1,050 per ricostruzione delle spalle del ponticello a fasci di rotaie al km. 209,837 fra Lucignano e Rapolano (linea Empoli-Chiusi).

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Ricevonsi offerte a trattativa privata per la fornitura di traverse di quercia-rovere da m. 2.30 × 0.22 × 0.13 per armamento nuove linee (Vedi pagine *Annunzi*).

Per costruzione fabbricato per il rifornitore di Cavallermaggiore, importo L. 7,700. Termine utile per la presentazione delle offerte scade col giorno 2 settembre 1890;

Per riparazione alla grande tettoia interna della stazione di Roma Termini. Importo L. 32,000. Termine utile per la presentazione offerte scade col 5 settembre p. v.;

Per costruzione rifornitore in stazione di Nizza-Monferrato. Importo L. 15,800. Termine utile per la presentazione offerte scade col 5 settembre p. v.;

Per ricostruzione sottopassaggio della Casa Nuova (linea Cecina-Volterra). Importo L. 7,000. Termine utile per la presentazione offerte scade col 9 settembre p. v.

Ministero dei Lavori Pubblici (11 settembre, ore 10 ant.). — Appalto * e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti del 1° tipo ferrovie complementari dei tronchi in costruzione della ferrovia Noto-Licata; in due distinti lotti.

Ferrovie dell'Anatolia — *Sede sociale a Costantinopoli* — (15 settembre, mezzogiorno). — Lavori di costruzione dei tronchi tra Esy-Céhir ed Angora della linea Ismid-Angora; 17 lotti, 270 chilometri. (Vedi pagine *Annunzi*).

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pesaro ed Urbino. — Appalto per la costruzione del tronco Acqualagna Urbino, della ferrovia Fabriano-Sant'Arcangelo, all'Impresa Lori col ribasso del 44.44 0[0 (Vedi « Informazioni » del n. 28).

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Sedute del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione, 29 corrente). — Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech per fornitura di 25,000 piastre doppie di giunzione per l'armamento Vignole;

Società Anonima Stabilimento Metallurgico di Piombino-Firenze per fornitura di 100,000 arpioni ordinari in ferro per armamento Modello 2, e di 100,000 arpioni in ferro per l'armamento Vignole 1° Tipo;

Oliva e Corsi di Milano per fornitura di chilogrammi 750,000 di olio di ravizzone;

Figli Charvet di Torino per fornitura di tonnellate 2000 di carbone fossile da fucina;

Fabbriche unite di biacche e colori di Genova per fornitura di 2000 cassette di biacca fina in pani;

Società Milanese per costruzioni in ferro (Fratelli Invitti) per provvista e posa in opera delle travate metalliche occorrenti sulla linea Cuneo Saluzzo e sulla tratta Ciampino Segni;

Dolci Onorato di Pegli per costruzione della tratta 3ª del tronco Polcevera-Mele (linea Genova-Asti);

Bona Giovanni di Sestri Ponente per costruzione della tratta 2ª del tronco Polcevera-Mele (linea Genova-Asti);

Mastrigli Adolfo e Gustavo Parsè di Lapio per costruzione della tratta 4ª del tronco Avellino-Paternopoli;

Giovanni Malinverni, per costruzione della tratta quarta del tronco Polcevera-Mele (linea Genova-Asti);

Edoardo Antonalino, d'Acqui, per costruzione della tratta seconda del tronco Acqui-Nizza (linea Genova-Asti);

Confienza Giuseppe, d'Acqui, per costruzione della tratta terza del tronco Acqui-Nizza (linea Genova-Asti);

F. Tosi e C., di Legnano, per fornitura delle caldaie a vapore, della motrice ed accessori occorrenti pel funzionamento della officina elettrica della stazione di Novi S. Bovo;

Masera Antonio, di Torino, per fornitura di una alesatrice grande per cilindri;

Werkzengmaschinen Fabrik « Vulcan » di Chemnitz, per fornitura di una mortesatrice grande;

Achille e Fratelli Lucca, di Pontelambro, per fornitura di chilogrammi 45,000 di carta da pacchi brunella;

Bartolomeo Manfredi e figli, di Mondovì-Breo, per fornitura di 22 piattaforme girevoli in ferro, ghisa, acciaio e bronzo;

Giov. Servettaz, di Savona, per provvista in opera di un apparato idrodinamico per la manovra di scambi e segnali al bivio Prenestina (stazione di via Tusculana);

Bavona Giovanni, di Montepescali, per consolidamento del tratto detto delle Solatie sulla linea Asciano-Montepescali.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Verona (7 settembre, ore 3 pom., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione del Pantheon « *In patriam beneficiis* » nel cimitero comunale di Verona. Imp. ridotto L. 153,051.10 (V. n. 31).

Municipio di Roma (9 settembre, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione della rampa di accesso al ponte provvisorio a valle del ponte Elio, dalla parte di piazza Pia. Importo L. 25,000. Cauzione L. 2500. Lavori ultimati in due mesi.

Municipio di Roma (9 settembre, ore 11 ant., fatali). — Appalto dei lavori per il collocamento e la sistemazione della condottura dell'acqua vergine nelle vie Lata, Torre Argentina ed Arenula fino a piazza Branca con diramazione per le vie di Sant'Elena e de' Falegnami sino a piazza Mattei. Importo ridotto L. 26,114.50 (V. n. 30).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Messina (13 settembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 5° tronco della strada provinciale di 2ª serie n. 53 da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo, compreso fra Ucria e Rocca S. Marco (m. 8966.42). Imp. L. 291.023. Cauzione provvisoria L. 12,000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Francia. — *Prefettura della Savoia a Chambéry* (13 settembre, ore 1,30 p.). — Costruzione di dighe al torrente Arly tra il ponte d'Albertville e quello della ferrovia. Importo fr. 115,000; cauzione provvisoria fr. 1,500.

Rumenia. — *Direzione generale delle ferrovie rumene a Bucarest* (19 settembre). — Sistemazione definitiva dei magazzini, calate pei depositi e canalizzazione dei porti di Galatz e Braila. Importo totale fr. 600,000; cauzione provvisoria fr. 30,000.

— *Ministero dei Lavori Pubblici a Bucarest* (12[24 settembre). — Pavimentazione delle vie e strade tra i magazzini per i cereali del porto di Braila. Importo fr. 1,580,875; cauzione 5 0[0 dell'offerta.

Bulgaria. — *Municipio di Sofia* (5[17 settembre, ore 3 p.). — Costruzione d'uno stabilimento di bagni ed annesso albergo a Sofia, via Vitoschka. Importo fr. 2,353,468.23; cauzione fr. 117,673.42. Aggiudicazione definitiva 10[22 settembre, ore 3 pom.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (9 settembre, ore 12 merid., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Fornitura di **tubi** di rame e di ottone di diversi diametri e lunghezze. Importo L. 186,636 20 (V. n. 33).

R. Fonderia — Napoli — (11 settembre, ore 1 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **rame** divisa in due lotti: 1° lotto, Kg. 9500 in filo sagomato per proietti da cm. 7 e 9 a L. 3.20 il Kg. Cauzione L. 2185 — 2° lotto, Kg. 11,600 in verghe sagomato per granate da cm. 28, a L. 2.50. Cauzione L. 2900. Consegna a giorni 80.

Direzione Artiglieria e Torpedini — Napoli — (16 settembre, ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura di **fanali** di diversi tipi per illuminazione interna delle navi. Importo L. 40,000. Cauzione lire 4000. Fatali 7 ottobre, ore 12 merid.

R. Arsenale di Costruzione — Torino — (17 settembre, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 10,080 d'**acciaio** profilato ad **L** n. 1 a L. 0.35 il Kg. Cauzione L. 353. Consegna a giorni 90.

— Fornitura di Kg. 7210 di **ferro** profilato ad **L**, Kg. 1050 a **T** e Kg. 9000 a **I** a L. 0.35 il Kg. Cauzione L. 605. Consegna a giorni 90.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la fornitura in opera di due casotti telemetrici per le fortificazioni d'Ancona per conto del Ministero della Guerra.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Agosto 23	Agosto 30
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 715	716
»	»	Mediterranee	» 572.50	575
»	»	Sicule	» 595	595
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	285
»	»	Palermo Marsala-Trapani	» 365	365
»	»	Gottardo	» 830	852.50
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 527.50	527.50
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 294	294
»	»	Novara-Seregno	» —	852.50
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
»	»	» 2ª emiss.	» 307.50	308.50
»	»	Centrale Toscana	» 510	510
»	»	Meridionali	» 314.50	314.50
»	»	Sarde, serie *A*.	» 312.50	312.50
»	»	» serie *B*.	» 309	309
»	»	» 1879	» 307.50	307.50
»	»	Pontebba	» 456	456
»	»	Nord-Milano	» 257.50	262
»	»	Meridionali Austriache	» 337.50	342
»	»	Gottardo 4 %	» 102 50	102.25

EMISSIONI.

Società Anonima della Tramvia Monza-Trezzo-Bergamo. — Con decreto 17 luglio u. s. del Tribunale Civile di Milano venne autorizzata ad emettere N. 1600 obbligazioni di L. 250 al 5 0[0 netto d'ogni tassa.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

16 settembre. — **Tramways a vapore della provincia di Brescia.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 11 ant. nella sede sociale a Bruxelles, boulevard Bischoffsheim.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

BELGIO. — Tutta l'attenzione si è concentrata in questi giorni sull'appalto dei carboni per lo Stato, avvenuto il 26 corrente. Trattavasi di 75 lotti di carbone minuto di 1200 tonnellate ciascuno; 8 lotti di *gailleteux* di 1000 tonnellate; 2 lotti di *coke* industriale di 400 tonnellate. I soli carboni mezzo grassi offrirono una diminuzione apprezzabile e che può valutarsi da 0.75 a 1 fr.

INGHILTERRA. — Mercato calmo. Carbone per locomotive (Northumberland) 13 sc., franco a bordo, con ribasso di 2 sc. sulla settimana precedente; carbone per il gaz (Durham) 12 sc. la tonnellata e per grossi contratti 11 sc. 6 d.; *coke*, per l'esportazione, 17 sc. 6 d., ossia 5 sc. di meno che sei mesi addietro; *coke* per alti forni, consegna a Middlesbrough, 15 sc. 6 d.

Ferri e Ghise.

BELGIO. — Mercato miglioratosi, conseguentemente al prezzo dei *warrants* d'Inghilterra. Assai ricercate le ghise di *moulage*; invariabili i ferri mercantili; meno richieste le *tôles*.

GERMANIA. — Notasi lo sviluppo costante della fabbricazione dell'acciaio *Thomas*; mentre la produzione dell'acciaio *Bessemer*, dopo avere diminuito fino al 1866, ha ripreso senza avere raggiunta la produzione del 1883.

Diamo all'uopo la produzione comparativa della fabbricazione dei due acciai nell'ultimo quinquennio.

		Thomas	Bessemer
1885 . . .	tonnell.	406,000	742,000
1886 . . .	»	700,000	676,000
1887 . . .	»	900,000	838,000
1888 . . .	»	1,020,000	842,000
1889 . . .	»	1,200,000	846,000

La produzione della ghisa in tutto l'Impero, compreso il Lussemburgo, nei primi sette mesi dell'anno corrente fu di 2,731,565 tonnellate contro 2,463,843 nel corrispondente periodo del 1889.

FRANCIA. — Giusta l'anomalia invalsa nei paesi a protezionismo, e da noi annotata nel numero precedente per la Germania, accentuasi sempre più anche in Francia la differenza dei prezzi per l'esportazione da quelli per l'interno. Così la ghisa di *moulage*, che per l'interno è quotata a 68 ed a 69 fr., offresi alle stazioni di frontiera a fr. 55. Da ciò la difficoltà di poter stabilire i prezzi con saldo criterio.

INGHILTERRA. — *Middlesbrough.* — Mercato fermo; tutti i prezzi sono in rialzo. Barre ordinarie Ls. 5-15; *best bars* Ls. 6-5; *best best bars* Ls. 7-5 per i ferri. Rotaie d'acciaio Ls. 5. Ghisa *Cleveland*, n. 3, 47 sc. 6 d. *affinage* grigio 43 sc.

— *Glascow.* — *Warrants* 49 sc. 6 d.

Rame.

INGHILTERRA. — *Londra.* — *Chilì*, in barre, Ls. 60 a contanti; Ls. 60-7-6 a tre mesi; *Tough* inglese Ls. 64; *Best Selected* da lire ster. 66-10 a 67-10; fogli forti da Ls. 70 a 71; fogli dell'India da Ls. 65 a 66.

FRANCIA. — *Parigi.* — Aumento di fr. 2.50 su tutti i prodotti in rapporto alla settimana precedente. *Chilì*, in barre, 1ª qualità, fr. 160 contro 157.50; marche ordinarie fr. 155 contro 152.50; lingotti e piastre fr. 162.50 contro 160; *Best Selected* fr. 167.50 contro 165; minerale di Corocoro fr. 158.75.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato sostenuto ai prezzi della settimana precedente.

Stagno.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato assai sostenuto; rialzo in tutti i prezzi. *Banca* fr. 260 contro 253.75 della settimana precedente; *Billiton* fr. 258.75 contro 250; *Détroits* fr. 256.25 contro 248.75; stagno inglese fr. 256.25 contro 251.25.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mantenuti i prezzi della settimana precedente.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato animatissimo; prezzi aumentati stante le grandi domande. *Détroits*, a contanti Ls. 97-10; a tre mesi Ls. 98-5. Australiano in aumento di circa 2 sc. 6 d., sui prezzi dei *Détroits*. Lingotti inglesi, ordinari, Ls. 100; barre Ls. 101; lingotti affinati Ls. 102.

OLANDA. — *Rotterdam.* — Mercato fermo. *Billiton*, a contanti, fior. 57 1[2; a termini, fior. 58.

Piombo.

FRANCIA. — *Parigi.* — Aumento di 0.25 Marche ordinarie, consegna all'Havre, fr. 33-50; consegna a Parigi, fr. 34-25.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Prezzi invariati dalla settimana precedente.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato sostenuto. Piombo straniero da Ls. 12-15 a 13; piombo inglese da Ls. 13-2-6 a 13 5.

Zinco.

FRANCIA. — *Parigi.* — Zinco di Slesia, consegna all'Havre, fr. 63; altre buone marche, consegna all'Havre, fr. 62-50; altre buone marche, consegna a Parigi, fr. 63.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mantenuti i prezzi della settimana precedente

INGHILTERRA. — *Londra.* — Marche ordinarie da Ls. 23-17-6 a 24; marche speciali da Ls. 24-2-6 a 24-5.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1890-91. — *Dall'11 al 20 Agosto 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4086	4065	+ 21	650	640	+ 10
Media	4086	4065	+ 21	648	640	+ 8
Viaggiatori.	1.500.426 85	1.636.483 68	— 136.056 83	79.635 12	105.939 32	— 26.304 20
Bagagli e Cani	56.450 82	56.872 01	— 421 19	2.437 99	3.259 11	— 821 12
Merci a G.V. e P. V. accelerata	292.211 70	286.876 63	+ 5.335 07	13.705 07	10.312 46	+ 3.392 61
Merci a P. V.	1.401.768 93	1.426.273 29	— 24.504 36	100.501 91	77.124 30	+ 23.377 61
TOTALE .	3.250.858 30	3.406.505 61	— 155.647 31	196.280 09	196.635 19	— 355 10
Prodotti *dal 1° Luglio al 20 Agosto 1890.*						
Viaggiatori	6.767.363 08	7.152.214 25	— 384.851 17	343.267 32	439.369 91	— 96.102 59
Bagagli e Cani	288.312 39	299.825 74	— 11.513 35	11.763 84	17.264 16	— 5.500 32
Merci a G. e P. V. accelerata .	1.527.471 83	1.485.874 38	+ 41.597 45	71.644 35	52.147 41	+ 19.496 94
Merci a P. V.	7.240.397 16	7.775.623 71	— 535.226 55	487.819 43	440.805 71	+ 47.013 72
TOTALE .	15.823.544 46	16.713.538 08	— 889.993 62	914.494 94	949.587 19	— 35.092 25
Prodotto per chilometro						
della decade	795 61	830 01	— 34 40	301 97	307 24	— 5 27
riassuntivo	3.872 62	4.111 57	— 233 95	1.411 26	1.483 73	— 72 47

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

ANNUNZI

CHEMINS DE FER DU NORD ET DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Relations entre Londres, Paris et l'Italie.

Des points ci-contre aux Gares ci-dessus:		BILLETS SIMPLES — Londres (1) 1re classe	Londres (1) 2me classe	Paris (2) 1re classe	Paris (2) 2me classe	BILLETS D'ALLER ET RETOUR — Londres (4) validité	Londres (4) 1re classe	Londres (4) 2me classe	Paris validité	Paris 1re classe	Paris 2me classe
Turin	Mont-Cenis	172 10	128 65	98 60	73 40	45 jours	283 50	210 —	30 jours	160—(5)	115 —
Milan	Mont-Cenis	183 40	134 90	116 65	86 —	45 jours	283 50	210 —	30 jours	172—	125 —
Gênes	Mont-Cenis	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livourne	via Gênes	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Florence	via Gênes	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Rome	via Gênes	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Naples	via Gênes	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Florence	via Bologne	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Rome	via Bologne	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Naples	via Bologne	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mois (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Naples	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mois (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologne	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mois	538 95	395 80	—	—	—
Messine (via Naples)		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OBSERVATIONS.

BILLETS SIMPLES.

(1) Ces billets sont valables pendant 17 jours, sauf ceux de ou pour Brindisi dont la validité est de 30 jours, et permettent aux voyageurs de s'arrêter à toutes les gares P-L-M situées sur l'itinéraire et à six stations italiennes de leur choix. En sus des prix homologués, il est perçu pour droits divers de port une taxe de 1 fr. 75 au profit des Chambres de commerce de Calais ou de Boulogne.

(2) Ces billets sont valables pendant 10 jours.

(3) Billets valables pendant 30 jours.

BILLETS D'ALLER ET RETOUR.

(4) Ces prix comprennent la traversée de Paris par le Chemin de fer de ceinture, mais non la taxe de 3 fr. 50 établie au profit des Chambres de commerce de Calais ou Boulogne, par la loi du 4 décembre 1888 et qui est perçue en sus.

(*) Les voyageurs partis de Brindisi ont la faculté de se rendre de Foggia à Naples en faisant porter par le Chef de gare de Foggia l'autorisation nécessaire sur le billet; ils iront ensuite à leurs frais rejoindre l'itinéraire à Falconara par Rome. — De même dans le sens inverse, il peuvent effectuer à leurs frais le trajet de Falconara-Rome-Naples ou, sur présentation au Chef de gare, leur billet sera rendu valable pour rejoindre l'itinéraire à Foggia.

(**) Les voyageurs se dirigeant sur Londres peuvent se rendre de Rome à Florence par Grosseto et Sienne ou par Pise et Empoli et revenir ensuite à Pise par cette dernière voie. — Inversement, les voyageurs allant à Brindisi peuvent se rendre de Pise à Florence par Empoli, revenir à Pise par la même voie ou se diriger à Empoli sur Rome par Sienne et Grosseto.

(5) La durée de validité des billets d'aller et retour Paris-Turin est portée à 45 jours, lorsque les voyageurs justifient avoir pris à Turin un billet de voyage circulaire intérieur italien.

Service entre Londres, Paris et l'Italie par le Mont-Cenis.

ALLER

STATIONS		1re cl.	1re, 2me classe		1re, 2me classe	
			(*)			
Londres Charing-Gross	Dép.	8 20 m.	11 — matin		8 15 soir	
Londres Victoria	—	8 30 m.	11 — matin		8 15 soir	
Douvres	—	10 20 m.	1 — soir		10 25 soir	
(heure anglaise)	Arr.	Midi	2 20 soir		Min. 10	
Calais-maritime (heure française)	Dep.	Midi 40	2 52 soir		1 04 matin	
Boulogne-Gare	Arr.	1 35 s.	—		1 58 matin	
Boulogne-Gare	Dép.	1 27 s.	—		1 50 matin	
Amiens	Arr.	3 28 s.	5 17 soir		3 46 matin	
Amiens	Dép.	3 33 s.	5 22 soir		3 51 matin	
Pierrefitte-Stain	Dép.	—	—		—	
Paris-Nord	Arr	—	7 15 soir		5 50 matin	
Paris-Nord	Dép.	—	7 21 soir		6 19 matin	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	6 31 s.	8 17 soir		7 10 matin	
		1e 2e cl.	1e 2e cl. (A)	1e, 2e cl.	1e, cl.	1e 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Dép.	7 — s.	9 — s.	9 15 s.	8 50m.	11 15m.
Dijon	Arr.	Minuit 05	1 44m.	2 19m.	2 22 s.	5 38 s.
Genève	—	6 28 m.	—	8 55m.	8 52 s.	—
Evian	—	7 43 m.	—	10 59m.	—	—
Aix-les-Bains	—	5 02 m.	6 23m.	8 —m.	8 20 s.	11 45 s.
Chambéry	—	5 32 m.	6 48m.	8 30m.	8 55 s.	Min. 07
Modane	—	8 59 m.	9 42m.	1 45 s.		3 07m.
Turin	—	1 58 s.	1 58 s.	6 20 s.	—	7 50m.
Turin	Dép.	—	2 25 s.	7 42 s.	—	8 30m.
Milan	Arr.	—	5 30 s.	10 58 s.	—	11 40m.
						1e 2e cl
Turin	Dép.	—	2 40 s.	8 20 s.	—	8 25m.
Gênes	Arr.	—	6 10 s.	11 45 s.	—	11 55m.
San-Remo	—	—	11 05 s.	8 43m.	—	5 56 s.
Pise	—	—	10 50 s.	4 —m.	—	4 13 s.
Florence	—	—	Min. 40	7 20m.	—	6 30 s.
Livourne	—	—	11 30 s.	5 35m.	—	5 27 s.
Rome	—	—	6 50m.	11 —m.	—	11 02 s.
Naples	—	—	1 35 s.	6 32 s.	—	7 —m.
Brindisi	Arr.	—	—	8 36m.	—	6 10 s.
Turin	Dép.	—	2 40 s.	7 — s.	—	8 25m.
Alexandrie	Arr.	—	4 14 s.	8 50 s.	—	10 03m.
Bologne	—	—		1 52m.	—	5 — s.
Ancône	—	—	—	7 05m.	—	10 55 s.
Brindisi	—	—	—	10 47 s.	—	6 15 s.
Florence	—	—	—	5 55m.	—	1 26m.
Rome	—	—	—	Midi 35	—	7 30m.
Naples	Arr.	—	—	6 32 s.	—	1 35 s.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Folkestone-Boulogne, le départ de Londres a lieu à 10 heures matin. Ce train ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Angleterre ou de Calais.
(A) Le train partant de Paris-Lyon à 9 heures soir ne prend à Paris, en 2e classe que les voyageurs à destination d'Aix-les-Bains, Chambéry et de l'Italie par le Mont-Cenis.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salons va directement de Calais à Milan par le train partant de Calais à 2 h. 52 soir et de Paris-Lyon à 9 h. soir.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de Calais à la gare de Paris-Lyon par les trains partant de Calais à 1 heure 04 du matin et midi 40.

RETOUR

STATIONS		1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.
		1e 2e cl.			
Naples	Dép.	8 50 m.	—	—	3 10 s.
Rome	—	3 — s.	—	—	11 10 s.
Florence	—	9 30 s.	—	—	6 35 m.
Brindisi	—	5 58 m.	—	—	9 25 m.
Ancône	—	8 — s.	—	—	5 40 m.
Bologne	—	1 40 m.	—	—	10 55 m.
Alexandrie	—	6 30 m.	—	11 05 m.	5 05 s.
Turin	Arr.	8 21 m.	—	1 — s.	7 — s.
Brindisi	Dép.	8 30 s.	—	2 20 m.	6 40 m.
Naples	—	8 50 m.	—	3 10 s.	10 25 s.
Rome	—	3 40 s.	—	9 46 s.	8 — m.
Livourne	—	9 50 s.	—	4 — m.	1 50 s.
Florence	—	8 45 s.	—	—	11 35 m.
Pise	—	10 55 s.	—	4 40 m.	2 33 s.
San-Remo	—	8 01 s.	—	3 52 m.	Midi 06
Gênes	—	3 30 m.	—	9 — m.	7 10 s.
Turin	Arr.	7 25 m.	—	1 — s.	10 45 s.
		(B)			
Milan	Dép.	3 25 m.	—	10 30 m.	7 45 s.
Turin	Arr.	8 15 m.	—	1 40 s.	10 55 s.
				(A)	
Turin	Dép.	8 35 m.	—	2 15 s.	11 15 s.
Modane	—	Midi 23	—	5 33 s.	2 15 m.
Chambéry	—	3 41 s.	—	8 24 s.	5 02 m.
Aix-les-Bains	—	4 11 s.	—	8 59 s.	5 27 m.
Evian	—	Midi 46	6 02 s.	—	—
Genève	—	3 12 s.	7 32 s.	—	4 15 m.
Dijon	—	11 17 s.	1 39 m.	2 06 m.	11 32 m.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 55 m.	6 50 m.	7 05 m.	5 41 s.
		1e, 2e cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*)	Dép.	7 17 matin			6 11 s.
Paris-Nord	Arr.	7 56 matin			7 01 s.
Paris-Nord	Dép.	8 22 matin			8 25 s.
Amiens	Arr.	10 17 matin			10 26 s.
Amiens	Dép.	10 37 matin			10 31 s.
Boulogne-Gare	Arr.	Midi 34			Min. 29
Boulogne-Gare	Dép.	Midi 26			Min. 21
(heure française)	Arr.	1 24 soir			1 21 m.
Calais-Maritime (h. ang.)	Dép.	1 25 soir			1 30 m.
Douvres	—	3 20 soir	3 20 soir		4 — m.
Londres Victoria	Arr.	5 15 soir	—		5 55 m.
Londres Charing-Gross	Arr.	(*) —	5 05 soir		5 55 m.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Boulogne-Folkestone, l'arrivée à Londres a lieu à 5 h. 40 s.
(A) Le train partant de Modane à 5 heures 33 soir et arrivant à Paris-Lyon à 7 heures 05 matin ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Italie par le Mont-Cenis, de Chambéry, d'Aix-les-Bains, et en destination de Paris et au-delà sur le Nord et l'Angleterre.
(B) Le départ de Milan à 3 heures 25 matin n'a lieu que les Dimanches et Fêtes.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salon va directement de Milan à Calais par le train partant de Milan à 10 h. 30 m. et de Paris-Nord à 8 h. 22 m.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de la gare de Paris-Lyon à Calais, par le train partant de Paris-Lyon à 6 h. 11 du soir.

PÉNINSULAR-EXPRESS. — Train de luxe de la Malle des Indes composé de wagons-salons, restaurants et voitures-lits.

Départ de Londres le vendredi, de Paris-Nord dans la nuit du vendredi au samedi.

Station		Heure	Jour	Station		Heure	Jour
Londres	Dép.	3 15 s.	vendredi	Chambéry	Arr.	11 22 m.	samedi
Paris-Nord	Arr.	11 12 s.	—	Turin	—	6 42 s.	samedi
Paris-Nord	Dép.	Minuit 15	samedi	Alexandrie	—	8 21 s.	samedi
Mâcon	—	8 05 m.	samedi	Bologne	—	1 26 m.	dimanche
Culoz	—	10 21 m.	samedi	Ancône	—	5 08 m.	dimanche
Aix-les-Bain	—	10 59 m.	samedi	Brindisi	—	4 — s.	dimanche

Ce train relève à Paris-Nord les provenances du Nord de la France, de la Belgique, de la Hollande, et de l'Allemagne. — Il prend et laisse des voyageurs à toutes les stations indiquées à l'horaire ci-contre dans la limite des places disponibles. — Le départ du paquebot de Brindisi à lieu vers 10 heures du soir. — Au retour les voyageurs sont admis dans le train postale de la Malle des Indes, qui part de Brindisi aussitôt après l'arrivée du paquebot. — Ce train contient une voiture mixte avec lits et restaurant, allant à Paris-Nord. — Le nombre des places étant limité, MM. les voyageurs doivent prendre leurs billets d'avance aux agences da la Compagnie des Wagons-Lits et à la gare de Paris-Nord.

Torino, 1890 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

G. Pacchioni Dirett. propr. responsabile

ANNO XXIII. Sabato, 6 Settembre 1890. NUM. 36.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

IL PATRIMONIO FERROVIARIO DELLO STATO

(DAL 1° GENNAIO 1862 AL 1° LUGLIO 1889)

Di speciali studi statistici riassuntivi — per ampi periodi di un ventennio od oltre — dell'incremento e sviluppo ferroviario, delle spese ed entrate per i lavori pubblici o parzialmente per le ferrovie in Italia, fece parecchie pubblicazioni il *Monitore*. Su tal proposito ricordiamo specialmente le seguenti:

Un ventennio di lavori pubblici in Italia, dal 1868 al 1887-88: nel n. 20 del 19 maggio 1888 a pag. 310;

Un ventennio di ferrovie italiane, dal 1868 al 1887-88: nel n. 21 del 26 maggio 1888 a pag. 327;

Le spese per le costruzioni ferroviarie in Italia dal 1871 al 1888: nel n. 41 del 12 ottobre 1889 a pag. 649;

Incremento delle ferrovie in Italia: nel n. 42 del 19 ottobre 1889 a pag. 665.

Constatiamo ora ed analizziamo il *patrimonio ferroviario dello Stato*, quale venne formandosi nel lungo periodo dal *1° gennaio 1862 al 1° luglio 1889.*

Al 1° gennaio 1862 le ferrovie del Regno d'Italia misuravano complessivamente la lunghezza di 2561 chilometri che, in rapporto allo scopo di questo nostro studio, si possono così dividere:

Proprietà dello Stato	Km.	407
In comproprietà dello Stato	»	219
Proprietà di Società diverse	»	1935
Totale . .	Km.	2561

Il valore delle linee appartenenti allo Stato era allora computato in L. 143,889,362.

*
* *

Al 1° luglio 1889 le linee aperte all'esercizio misuravano una lunghezza di 12,891 chilometri, che si possono corrispondentemente così dividere:

Proprietà dello Stato	Km.	7,820
In comproprietà dello Stato	»	3,955
Proprietà di Società diverse	»	1,116
Totale . .	Km.	12,891

Le linee di proprietà dello Stato rappresentavano un valore di L. 3,225,857,047.

Le linee da noi qui segnate in comproprietà dello Stato, erano concesse all'industria privata; ma esse rappresentavano altresì un valore patrimoniale dello Stato, perchè la concessione n'era fatta a termine, di guisa che ogni anno che passa matura a favore dello Stato il diritto ad una quota parte del capitale impiegatovi. Al 30 giugno 1889 queste quote salivano già alla somma di L. 139,865,470, le quali devono essere accreditate al patrimonio dello Stato.

Complessivamente, adunque, sarebbero L. 3,365,722,517 che rappresentano ed indicano il valore delle strade fer[illegible] di proprietà dello Stato al 30 giugno dello scorso anno.

*
* *

Ma noi, sofferma[illegible] puramente al pretto valore del patrimonio ferroviario dello [illegible] in rapporto ai 7,820 chilometri che lo costituiscono diretta[illegible] diremo come siasi venuto costituendo l'indicato loro valore [illegible] 225,857,047.

Avere.

Valore delle ferrovie al 1° gennaio 1862 . . L.	143,899,362	
Somme stanziate in bilancio dal 1862 al 30 giugno 1889 . . »	2,095,224,538	
Acquisto delle ferrovie Calabro-Sicule . . . »	143,969,500	
Acquisto della ferr. del Ticino a Susa per Novara e Torino . . . . »	44,520,000	
Riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia e Romane »	1,382,375,578	
Totale		L. 3,809,988,978

Dare.

Concorso alla ferrovia del Gottardo . . . . »	58,000,000
Restituzione di concorso di enti morali . . . »	26,283,095
Spese arretrate di costruzione e di esercizio delle Calabro-Sicule . . »	1,214,513

Spese arretrate d'esercizio dei stabilimenti dei Granili e di Pietrarsa L.	4,290,000	
Cessione di ferrovie di proprietà dello Stato alla Società dell'Alta Italia (legge del 1865) . . . »	188,419,362	
Cessione di materiale mobile (Convenz. 1885) »	265,000,000	
Deprezzamenti e perdite varie . . . . . »	30,874,961	
Totale	»	574,031,931
Differenza dell'*Avere patrimoniale* .	L.	3,225,857,047

A specifica dimostrazione, poi, delle spese annualmente fatte dal 1862 al 30 giugno 1889 — precedentemente indicate in L. 2,095,224,538 — diamo il seguente prospetto delle spese accertate in ciascuno degli anni finanziari di tale periodo di tempo.

Anni finanziari		Somme accertate	Anni finanziari		Somme accertate
			A riportarsi	L.	493,346,297
1862	L.	13,962,304	1876	»	48,955,156
1863	»	23,962,930	1877	»	57,644,952
1864	»	29,421,200	1878	»	59,179,552
1865	»	7,965,781	1879	»	52,251,631
1866	»	28,506,896	1880	»	67,987,159
1867	»	35,056,518	1881	»	98,531,930
1868	»	20,813,200	1882	»	98,441,242
1869	»	56,048,413	1883	»	97,302,849
1870	»	37,285,825	1884 (1)	»	46,745,469
1871	»	45,786,000	1884-85	»	72,698,852
1872	»	40,679,144	1885-86	»	170,193,827
1873	»	54,077,584	1886-87	»	196,350,182
1874	»	50,911,844	1887-88	»	297,918,019
1875	»	48,868,658	1888-89	»	237,677,269
A riport.	L.	493,346,297	Totale	L.	2,095,224,538

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 29 agosto 1890 (N. [illegible]). — **Regio Decreto 6 luglio 1890**, numero **7036** (Serie [illegible]), sull'amministrazione e la contabilità dei Comuni [illegible] armonia colla legge e col Regolamento sulla amministrazione e la contabilità generale dello Stato. — [illegible] tratta dei « Contratti » di alienazioni, locazioni, appalti di case ed opere.

Gazzetta Ufficiale del 30 agosto (N. 204). — **Regio Decreto [illegible] agosto 1890**, numero **7040** (Serie 3ª), che approva l'unito Regolamento per l'esecuzione dell'art. 4 della Legge 11 luglio 1889, n. 6216, relativo agli appalti di lavori pubblici a Società cooperative di produzione e lavoro. — Il Regolamento è andato in vigore dal 1° settembre corrente. — Al R. Decreto precede la Relazione a S. M.

Gazzetta Ufficiale del 1° settembre (N. 205). — **Legge 23 agosto 1890**, numero **7041** (Serie 3ª), sulle riforme che saranno introdotte negli Statuti dei Banchi di Napoli e di Sicilia, prima di procedere alla ricostituzione delle Amministrazioni la quale avrà luogo, al più tardi, entro due mesi dalla data della presente legge.

Gazzetta Ufficiale del 2 settembre (N. 206). — **Prospetto** dei prodotti lordi approssimativi delle ferrovie nel mese di maggio 1890 in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1889; pubblicato per cura del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

Gazzetta Ufficiale del 4 settembre (N. 208). — **Regio Decreto 23 agosto 1890**, numero **7051** (Serie 3ª), col quale il Ministro delle Finanze è autorizzato a procedere all'appalto dei lavori per la ricostruzione di parte del palazzo demaniale del Broletto in Milano (1), giusta le indicazioni del disegno di legge, N. 71, presentato alla Camera dei deputati il 30 novembre 1889 e per la somma di L. 250,000. — Al R. Decreto precede la Relazione a S. M.

(1) Durante il 1° semestre.

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMOTTAVO RAPPORTO

DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE SULL'ESERCIZIO 1889

(*Traduzione del* MONITORE — *Continuazione, V. n. 34*).

C) **Prodotti e statistica del traffico.**

	1889 (266 chilometri)			1888 (266 chilometri)			Confronto col 1888	
	Lire	Per cento		Lire	Per cento		+ Lire	−
A) Prodotti dei trasporti per ferrovia								
I. Viaggiatori	4,549,861.89	35.76	34.48	4,045,806.61	34.78	33.56	504,055.25	
II. Bagagli, animali, merci (comprese le spese accessorie):								
a) bagagli	480,360.50	3.78	3.64	422,854.89	3.63	3.51	57,505.61	
b) animali	299,361.41	2.35	2.27	171,556.02	1.48	1.42	127,805.39	
c) merci d'ogni categoria	7,393,787.57	58.11	56.04	6,991,281.10	60.11	58.00	402,506.47	
Totale . . .	12,723,371.37	100.00	—	11,631,498.65	100.00	—	1,091,872.72	
B) Prodotti diversi . .	471,211.47		3.57	423,278.94		3.51	47,932.53	
Totale dei Prodotti	13,194,582.84		100.00	12,054,777.59		100.00	1,139,805.25	

Dal precedente prospetto risulta che i trasporti ferroviari presentano nel 1889, in confronto al precedente esercizio, un maggior introito di fr. 1,091,872.72, ossia del 9.39 0|0; essi sono del pari superiori di fr. 1,270,131.05 o dell'11.09 per 0|0 a quelli del 1887.

La proporzione tra i prodotti dei viaggiatori e quelli delle merci, la quale nel 1888 erasi modificata in favore dei primi, si è ancora accresciuta nell'esercizio 1889 in favore dei medesimi.

(1) Vedi « Cronaca parlamentare » del n. 29 del 19 u. s. luglio.

I prodotti per i trasporti ferroviari ammontano:

	1889	1888
Per chilometro di linea a fr.	47,832.22	43,727.43
» treno »	5.96	5.73
Per giorno . . . . »	34,858.55	31,780.05

Il mese di febbraio fu quello di minore incasso mensile, per fr. 764,225.84; ed il mese di ottobre fu quello di maggior incasso, per fr. 1,265,680.86; l'introito medio mensile ammonta a fr. 1,060,280.95.

Secondo l'usanza, abbiamo riuniti i risultati del traffico e dei proventi in 8 prospetti annessi a questo rapporto; questi risultati ci suggeriscono, fra le altre, le seguenti considerazioni:

Circa il ***servizio dei viaggiatori***, la proporzione dell'utilizzazione delle tre classi di vetture non ha subito che una insignificante modificazione.

Il numero dei viaggiatori trasportati fu:

	Nel 1889	Nel 1888
in I classe	88,831 = 7.48 0|0	82,546 = 7.52 0|0
in II »	327,928 = 27.59 0|0	304,323 = 27.74 0|0
in III »	771,650 = 64.93 0|0	709,950 = 64.74 0|0

I chilometri dei viaggiatori così si suddividono:

Per la:	1889	1888
I classe	10,972,490 = 18.70 0|0	9,261,603 = 17.87 0|0
II »	22,688,214 = 38 68 0|0	20,464.864 = 39.50 0|0
III »	25,003,525 = 42.62 0|0	22,091,711 = 42.63 0|0

Ciascun viaggiatore ha percorso in media:

	1889	1888
in I classe	123.52 chilometri	112.20 chilometri
in II »	69.19 »	67.25 »
in III »	32.40 »	31.12 »

La cifra media dei viaggiatori è:

	1889	1888
Per chilometro di treno di viaggiatori	44 89	40.37
» d'assi di vettura . .	4.42	4.19

I prodotti del trasporto dei viaggiatori aumentarono da fr. 4,045,806.64 a fr. 4,549,861.89; e per chilometro da fr. 15,209.80 a fr. 17,104.74, ossia un maggior introito del 12.46 0|0.

Questo aumento di prodotti è dovuto all'accrescimento della densità del movimento dei viaggiatori in generale, e per una parte del pari all'Esposizione universale di Parigi.

I prodotti, per classe, così si ripartiscono:

Per la:	1889	1888
I cl.	1,387,067.02=30.38 0|0	1,170,388.54=28.93 0|0
II »	1,856,591.45=40.80 0|0	1,722,607.70=42.58 0|0
III »	1,311,203.42=28.82 0|0	1,152,810 40=28.49 0|0

Ciascun viaggiatore ha pagato una tassa media:

	1889	1888
in I classe	di fr. 15.56	fr. 14.18
in II »	» 5.66	» 5.66
in III »	» 1.70	» 1.62

Il prodotto per ogni viaggiatore e per chilometro ammonta:

nel 1889 a centesimi 7.76
nel 1888 » 7.81

Il maggior introito di fr. 57,505.61 (13.59 0|0) per il ***trasporto dei bagagli*** è una conseguenza diretta dell'accresciuto movimento dei viaggiatori.

L'aumento di fr. 127,805.39 (74.49 0|0) sul ***trasporto degli animali vivi*** deriva anzitutto da una maggiore densità del traffico in generale, ed in secondo luogo dalle disposizioni proibitive prese dalla Germania contro l'importazione del bestiame proveniente dall'Austria-Ungheria e per le quali gli importatori germanici furono tratti a far venire dall'Italia il bestiame da macello. Bisogna tuttavia aspettarsi che questo traffico venga a mancare in tutto od in parte, appena sia tolta la preindicata proibizione.

Il *traffico delle merci* è aumentato nel 1889 in modo soddisfacente. Per tutta la rete ed in paragone al 1888, questo traffico aumentò da 383,452 a 421,503 tonnellate, ossia del 9.92 0|0. L'eccedenza ammonta a 19,243 tonnellate in confronto all'esercizio 1887 che, conseguentemente ai dazi italiani, ebbe un traffico straordinariamente denso.

Quanto all'ordine nel quale le diverse categorie di merci devono essere collocate dal punto di vista della loro quantità, occupano il primo posto i combustibili per 193,795 tonnellate, ossia il 27.08 0|0; susseguono le derrate alimentari per 175,495 tonnellate, ossia il 24.22 0|0, i prodotti metallurgici per 116,315 tonnellate, ossia il 16.25 0|0 ed i materiali di costruzione per 74,136 tonnellate, ossia il 10.36 0|0.

Il traffico delle quattro categorie principali si ripartisce come segue:

	1889	1888
Grande velocità Tonn.	28,738 = 4.02 0|0	26.088 = 3.95 0|0
Spedizioni parziali . . . . »	42,029 = 5.87 0|0	42,184 = 6.39 0|0
Carri completi. »	172,315 = 24.08 0|0	165,805 = 25.11 0|0
Tariffe eccezionali. . . . . »	472,595 = 66.03 0|0	426,164 = 64.55 0|0

Nel 1889 ciascuna tonnellata ha percorso in media una distanza di chilometri 156.66 (154.49 nel 1888).

I traffici principali dànno le seguenti cifre:

		1889	1888
Dalla Svizzera verso l'Italia (1) .	Tonn.	48,822	37.948
Dall'Italia verso la Svizzera (compresivi i cereali rispediti da Brunnen)	»	113,439	110,129
Dalla Germania, Olanda e Belgio verso l'Italia	»	232,351	217,721
Dall'Italia verso la Germania, Olanda, Belgio ed Inghilterra .	»	64,140	55,861

In questi due ultimi traffici sono comprese anche le merci rispedite in partenza da Chiasso transito e da Pino transito.

La somma complessiva del traffico delle merci ammontò nel 1889 a fr. 7,393,787.57, il che costituisce un aumento del 5.76 0|0 in confronto al 1888 (fr. 6,991,281 10); per contro il prodotto per tonnellata e per chilometro è sceso da centesimi 6.85 a 6.59, ossia con una diminuzione del 3.80 0|0.

Per gli altri particolari rimandiamo alle tabelle statistiche dal n. 1 all'8 annesse al rapporto.

In confronto a quelli del 1888, i *prodotti diversi d'esercizio* sono i seguenti:

		1889	1888
Locazioni e pigioni. . .	Fr.	462,762.38	412,677.92
Prodotto dei servizi ausiliari.	»	6,815.67	7,882.04
Altri prodotti	»	1,633.42	2,718.98
	Fr.	471,211.47	423,278.94

Questi prodotti sono superiori di fr. 47,932.53 a quelli del 1888; questo maggior valore proviene da una maggior circolazione del nostro proprio materiale in seguito all'aumento del traffico ed anche dall'affitto dei magazzini dell'edificio d'Amministrazione.

(Continua).

(1) Circa un prospetto comparativo del traffico *da* e *per* l'Italia attraverso il Gottardo nel quadriennio 1886-87-88-89, vedi lo speciale articolo nel precedente numero a pag. 553.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Apertura all'esercizio di linee Mediterranee.

Ci consta che probabilmente nei primi giorni del venturo ottobre si aprirà all'esercizio la intera linea *Lucca-Viareggio*, essendo compiuti i lavori da Cerasomma a Viareggio, pei quali era incaricato il R. Genio Civile di Lucca.

Sappiamo pure che fra breve sarà aperta all'esercizio anche la linea *Prata Pratola-Benevento.*

><

Ferrovia Isernia-Campobasso.
(Consegna lavori primo tronco all'Impresa costruttrice).

Il giorno 26 dello scorso mese di agosto sono incominciate e proseguono regolarmente le operazioni di consegna all'Impresa Cicognani dei lavori di costruzione del 1° tronco della ferrovia da Isernia a Campobasso.

><

Attivazione di doppi binari della Mediterranea.

Il giorno 1° del corr. mese venne attivato all'esercizio il secondo binario sul tratto della ferrovia *Roma-Napoli* compreso fra *Isoletta* e *Roccasecca*. Contemporaneamente si sospese il servizio sul primo binario onde introdurvi le rettifiche altimetriche considerate nel progetto approvato.

><

Percorrenze del materiale mobile della Mediterranea nel terzo trimestre dell'esercizio 1889-90.

Durante il terzo trimestre dell'esercizio 1889-90, il materiale mobile in esercizio sulle ferrovie della rete Mediterranea ha fatto le seguenti percorrenze:

Locomotive . . . . Chilom.	7,518,532
Carrozze	27,405,417
Bagagliai	7,434,185
Carri	62,487,688

><

Fabbisogno di materiale metallico d'armamento pel tronco Rosarno-Nicotera della ferrovia Reggio-Castrocucco.

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Reggio a Castrocucco ha presentato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il fabbisogno del materiale metallico occorrente per l'armamento della via e delle stazioni del tronco della ferrovia predetta, compreso fra Rosarno e Nicotera, della lunghezza di m. 7,893.93. Questo materiale dovrebbe essere consegnato alla spiaggia di Nicotera entro il corrente anno, per avere tempo di mettere in condizioni di esercizio, come si spera di fare, il predetto tronco, in principio del prossimo anno.

Le quantità di materiale considerato nel fabbisogno sono le seguenti:

	Quantità N.	Peso Tonnell.
Rotaie da m. 9	1,901	615.924
Rotaie da m. 8.94 . . .	129	41.517
Totale rotaie . . .	2.030	657.441
Stecche	4,200	33.600
Piastre	14.000	30.100
Arpioni	46,000	19.320
Chiavarde	8,400	6.216

><

Materiale metallico d'armamento per la Mediterranea.
(Fabbisogno per il tronco Formia-Minturno della ferrovia Sparanise-Gaeta).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie il fabbisogno sul materiale metallico di armamento occorrente per il tronco Formia-Minturno, compreso fra le progressive 39.700 e 55.650 della ferrovia da Sparanise a Gaeta. Il detto materiale dovrà esser consegnato alla stazione di Sparanise. L'armamento stesso è proposto con rotaie della lunghezza di m. 12, del peso di 36 chilogrammi al metro corrente, in acciaio, tipo Vignole, posate con piastre su tutti i traversi e piastre speciali di giunzione.

Le quantità di materiale, considerate nel suddetto fabbisogno, sono le seguenti:

Rotaie da m. 12.00 N. 2550.
Id. da m. 11.94 » 310.
Id. da m. 9.00 » 96.
Id. da m. 6.00 » 54.
Id. di lunghezza varia fra m. 1.265 e m. 5.72 N. 184.
Stecche . . . » 6050.
Chiavarde a becco . » 12,300.
Piastre a fori circolari » 38.700; di cui N. 35,700 intermedie e N. 3000 di giunzione.
Caviglie d'acciaio . N. 92,000.
Arpioni . . . » 1,700.

><

Per la stazione di Ferrara.

Ci informano da Ferrara che quella Camera di Commercio ed Arti ha fatto istanza al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate per ottenere che nella stazione omonima venga impiantata una nuova bilancia a ponte allo scopo di agevolare e di abbreviare le operazioni di consegna, specialmente nelle epoche di grande affluenza di merci.

Ci consta che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato una tale istanza al Ministero dei Lavori Pubblici.

><

Ferrovia Bologna-Verona.
(Progetto esecutivo del tronco Revere-Ostiglia presentato al R. Ispettorato).

Diamo le informazioni che abbiamo promesso nel n. 33, intorno al progetto esecutivo, presentato al Ministero dei Lavori Pubblici dalla Direzione tecnica governativa per la ferrovia Bologna-Verona, per la costruzione del tronco della ferrovia stessa, compreso fra Revere ed Ostiglia.

Il tronco misura la lunghezza di m. 3,230.15 e comprende due rettilinei della lunghezza totale di m. 1180.79 e tre curve lunghe in assieme m. 2049.36, e del raggio minimo di m. 600. La livelletta massima di profilo longitudinale raggiunge il 6 per mille, ed è stata adottata nelle rampe di accesso al ponte sul Po.

L'opera principale è il ponte a travate metalli che sul fiume Po. La lunghezza di esso fra il vivo delle spalle è di m. 400.80; il numero delle campate è di 5. È stabilito che vi sia un *franco* di m. 2.50 fra il piano inferiore delle travi inferiori ed il pelo di massima piena. La lunghezza effettiva di ogni travata è di m. 80.50. Le travate sono tubolari.

Le opere d'arte secondarie consistono in tre sottovie, dei quali due in muratura ed uno a travata

metallica, ed in due ponticelli. Le case cantoniere doppie sono 3 ed i passaggi a livello 2. La larghezza della piattaforma stradale è di m. 5.50.

L'importo dei lavori, esclusa la provvista e posa in opera dei ferri di armamento e del telegrafo, è di L. 2,922,779.87, delle quali, L. 2,346,000 per lavori e somministrazioni da eseguirsi in appalto e L. 576,779.87 a disposizione dell'Amministrazione governativa per le espropriazioni, gli imprevisti, la direzione e sorveglianza dei lavori, ecc. Tenuto conto del costo del materiale d'armamento della posa relativa e dell'impianto del telegrafo, la spesa totale preventivata per la costruzione del tronco ammonta a L. 3,000,000.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.
(Stato dei lavori del tronco Limone-Vievola al 1° agosto 1890).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco da Limone a Vievola, della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, in appalto all'Impresa Luigi Vaccari, riceviamo le seguenti informazioni, che sono riferite al 1° agosto p. p.

Nel mese di luglio u. s. i lavori esterni del versante nord ebbero maggior impulso dei mesi precedenti; nel versante sud continuano a procedere in modo affatto insufficiente alla loro importanza ed al termine fissato pel loro compimento.

Anche i lavori in galleria non progredirono con maggiore energia, anzi si andò più a rilento che nel mese precedente. Pel 15 agosto non ha potuto, come era prescritto, funzionar la perforazione meccanica, giacchè l'Impresa aveva bensì eseguita buona parte dei fabbricati pell'impianto delle macchine occorrenti in entrambi i cantieri; ma non aveva ancora fatto pratiche per la concessione e derivazione d'acqua occorrente per forza motrice. La media giornaliera degli operai impiegati in luglio fu di 820.

La situazione al 1° agosto della galleria di Limone, lunga m. 410.79 era la seguente: *scavo*: piccola sezione m. 327.50, calotta m. 278, strozzo m. 46, piedritti m. 15.50; *muratura*: calotta m. 270.50, piedritti m. 15.50 La situazione, alla data predetta della grande galleria di Tenda, lunga m. 8,100, risulta come segue: *scavo*: piccola sezione m. 250 50, calotta m. 191.50, strozzo m. 84, piedritti m. 58, regolamento m. 43; *muratura*: calotta m. 175; piedritti m. 58.

Circa gli altri lavori, diamo le seguenti notizie: *Movimenti di terra:* si è portato al piano di formazione lo scavo della trincea d'approccio nord alla galleria di Tenda, ma solo per metà larghezza. *Opere minori:* sono in corso gli scavi di fondazione di un sottopassaggio e di un acquedotto; è ultimato un acquedotto; sono in corso le murature di un acquedotto e di un sottovia. *Ponte sul Valeggia:* in costruzione; *ponte sul Roca:* in costruzione. *Muri:* un muro di sottoscarpa è ultimato, ed un muro di controriva è in costruzione. *Fabbricati:* ai fabbricati alloggi mancano i serramenti ed i lavori di finimento; ai caselli di guardia mancano i serramenti; al fabbricato viaggiatori della stazione di Vievola sono in corso le murature di fondazione.

><

Prossima conferenza per l'orario invernale
dei piroscafi sui laghi Maggiore, Como, Lecco e Lugano
e delle ferrovie e diligenze affluentivi.

La conferenza per concretare l'orario invernale per le corse sui laghi Maggiore, di Lecco, di Como e di Lugano e delle ferrovie e diligenze svizzere ed italiane ai medesimi affluenti, di cui abbiamo parlato nel n. 34 del 23 agosto, si riunirà il giorno 11 settembre corr. presso il R. Ispettorato ferroviario di Circolo in Milano.

><

Ferrovia Treviso-Motta.
(Modificazioni orario e composizione treni).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha disposto che le concertate modificazioni di orario sulla linea da Treviso a Motta, per le quali si è interessato il Municipio di Motta di Livenza, siano attivate col giorno 15 del corrente mese. Coll'occasione verrà aggiunta al treno N. 53, in stazione di Treviso, una vettura di terza classe da servire pei soli viaggiatori provenienti da oltre Treviso.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari relativi al servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che, conformemente al voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, possa approvarsi il progetto compilato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali per la costruzione di una baracca in legno ad uso di magazzino merci e per l'impianto di una bilancia a bilico nella stazione di Arsoli, lungo la ferrovia da Roma a Solmona;

2. Che possa approvarsi il progetto relativo alla provvista dei ferri minuti di armamento del primo tipo delle ferrovie complementari pel tronco Sampieri-Modica e per la stazione di Terranova, nella linea Noto-Licata, nonchè pel tronco da Lucca a Ponte a Moriano nella ferrovia Aulla-Lucca. Giusta il progetto, la fornitura è divisa in due lotti; il primo, per le stecche corniere e le piastre di fondo, dell'importo di L. 98,000; ed il secondo per le chiavarde con rosette e per gli arpioni, dell'importo di L. 44,000;

3. Che, tenuto conto delle prescrizioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, possa approvarsi il progetto presentato dalla Direzione tecnica governativa di Firenze per la esecuzione dei lavori di una condotta d'acqua dalla galleria artificiale di Pratale alla stazione di S. Piero a Sieve, nella linea Faenza-Firenze, del presunto importo di L. 61,780.03, di cui L. 56,163.66 per lavori e provviste a base d'asta;

4. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possano approvarsi i seguenti progetti:

a) Progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo per i lavori di una condotta d'acqua pel rifornitore, pel fabbricato viaggiatori e per un casello in stazione di Limone, lungo il 4° tronco Vernante-Limone, della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, pei quali è preventiveta la spesa di L. 17,400;

b) Progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali pell'impianto di un rifornitore a tre vasche rettangolari nella stazione di Usmate-Carnate, della ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno;

c) Progetto presentato dalla predetta Società delle Ferrovie Meridionali per la esecuzione di lavori d'ampliamento della stazione di Arezzo, pei quali è preventivata complessivamente la spesa di L. 277,000;

d) Ad un progetto presentato dalla predetta Società delle Ferrovie Meridionali per i lavori d'impianto di un binario di servizio nel letto del fiume Ofanto allo scopo di estrarre ghiaia e materie ghiaiose e sabbiose, occorrenti per la massicciata del binario nei primi tronchi della ferrovia Rocchetta Melfi-Gioia del Colle.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto per opere di difesa contro la neve lungo la ferrovia Roma-Sulmona;
2. Domanda della Società per aumento di una vettura nella composizione dei treni della tramvia dal Museo a Piedigrotta in Napoli;
3. Progetto di variante fra i km. 3.579 e 1.578 del tronco Modica-Ragusa Inferiore, lungo la linea Noto-Licata;
4. Progetto di un piano caricatore militare nella stazione di Borgo S. Dalmazzo, lungo la linea Cuneo-Ventimiglia;
5. Progetto per il completamento delle scogliere di difesa lungo i tronchi da Fornovo a Ghiare della ferrovia Parma-Spezia;
6. Progetto di deviazione della condotta d'acqua di Melfi, in dipendenza della costruzione del tronco Rocchetta Melfi-Rionero della linea Rocchetta Melfi-Potenza.
7. Deviazione murata del torrente Roja all'estremo sud della galleria di Tenda lungo il terzo tronco della galleria Cuneo-Ventimiglia;
8. Tramvia a vapore sulla strada provinciale da Chiavari a Cicogna e diramazione per Lavagna;
9. Consolidamento della trincea al km. 46.800 della linea Termoli-Campobasso;
10. Condotta d'acqua per rifornitore della stazione di Meone Pontenuovo nella ferrovia Lecco-Como;
11. Completamento lungo il tronco Lugo-Massa Lombarda della linea Lavezzola-Lugo;
12. Consolidamento del rilevato fra i chilometri 17.388 e 17.870 lungo la linea Ferrara-Ravenna-Rimini e Lavezzola-Lugo;
13. Costruzione di cinque baracche in muro per alloggio del personale governativo lungo i tronchi Castrocucco-Santa Eufemia della linea Eboli-Reggio;
14. Fermata pel comune di Oleio lungo la ferrovia Lecco-Colico.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Bologna-Verona. — *Circa una variante al tronco S. Felice-Revere.* — Di varianti successivamente proposte ai diversi tronchi abbiamo sempre fatto ampio cenno nel *Monitore*; ed ancora nel num. 28 del 12 u. s. luglio abbiamo menzionata la questione per il tratto Isola della Scala-Verona.

Riportiamo ora dalla *Provincia* di Mantova: « Giorni sono abbiamo richiamata l'attenzione delle autorità sull'interpellanza mossa in Consiglio provinciale relativamente alla progettata variazione del tronco di ferrovia S. Felice-Revere della Bologna-Verona; ed oggi siamo in grado di assicurare: 1° che il progetto della variante, spedito a Roma, allunga di soli 400 metri la linea; 2° che questa variante non tocca nè interessa punto quella parte del territorio della nostra provincia che sarà attraversata dalla nuova ferrovia, e che perciò non avrà cambiato il punto d'allacciamento a Poggio Rusco colla linea Suzzara-Ferrara; 3° che il progettato allungamento ha per scopo di evitare in parte una bassura e nello stesso tempo di avvicinare la linea a Mirandola, la quale avrà la propria stazione distante sempre 4 chilometri dal paese ».

Del progetto esecutivo del tronco S. Felice-Revere abbiamo pubblicato un cenno nelle « Notizie Ferroviarie Italiane » del n. 20 del corrente anno; e del progetto esecutivo del tronco Revere-Ostiglia diamo informazioni in questo numero.

Ferrovia Rocchetta Melfi-Potenza. — *Approvazione del progetto definitivo del tronco Rionero-Potenza da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Diamo alcuni dati tecnici di questo tronco, il cui progetto definitivo è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il tronco misura la lunghezza di m. 43,204.42 tra l'asse dei fabbricati viaggiatori delle due estreme stazioni di Rionero e di Potenza sul Basento. La pendenza massima è del 25 per mille. I raggi delle curve variano tra un minimo di m. 250 e m. 400. Il punto massimo, a cui si eleva la ferrovia, è di metri 800 sul mare.

Le opere d'arte principali sono 21, ossia ponti e viadotti di luce da m. 6 a 13; le secondarie sono 113, ossia ponticelli, sottopassaggi e cavalcavia di luce da m. 1 a m. 6.

Lungo il tronco contansi 15 gallerie della complessiva lunghezza di m. 9,338. Le tre maggiori sono quelle di: Appennino, m. 3,275; Pietracolpa, m. 1885; Quattrocchi, m. 1795. Tutte le altre misurano da m. 335 a m. 132.

Le stazioni progettate sono cinque, cioè: Lagopesole, Acerenza, Avigliano, Pietragalla e Potenza Superiore; le fermate due: Forenza e Castello di Lagopesole.

Ferrovia Adriatico-Tiberina. — *Dalla relazione del progetto del Savio.* — A questo progetto, o meglio alla pubblicazione della relazione su di esso compilata dall'ing. Ottavio Coletti, abbiamo accennato nel n. 34; ed ora ne riassumiamo brevissimamente il concetto delle parti principali.

La relazione ha compito di dimostrare la convenienza della costruzione della ferrovia che deve varcare l'Appennino sulle linee Cesena-Arezzo e Cesena-Perugia, in confronto della Forlì-Arezzo, le quali concorrono a formare la direttissima Roma-Venezia. Essa si divide in sette parti con gli annessi documenti e cioè le tabelle ed elenchi con un tracciato planimetrico ed uno altimetrico, dimostranti le varianti apportate al tronco più interessante per le difficoltà di costruzione e per la spesa, quale è quello della parte montuosa.

Lo studio incomincia con un cenno storico retrospettivo, nel quale si ricorda l'origine della linea del Savio, studiata dall'ing. Scarabelli, fino dal 1863, e riassume tutte le pratiche e considerazioni succedutesi da quell'epoca.

Nello studio comparativo fra le due linee Cesena-Arezzo e Forlì-Arezzo, risulta che la prima riesce più breve di chilometri 4,632, realizzando un'economia di L. 4,798,900; mentre il totale della spesa di costruzione della linea da Cesena a Bibbiena ammonta a L. 45,060,000, essendo la Bibbiena-Arezzo già costruita ed in esercizio. La differenza del costo chilometrico fra le due linee è da: Cesena lire 538,000; da Forlì lire 608,000.

Nella linea di Cesena vi sarebbero da costruire n. 15 gallerie per la lunghezza complessiva di metri 10,405; mentre in quella di Forlì le gallerie sarebbero 17 per la lunghezza totale di metri 16,494.25. Il rapporto all'unità di sviluppo per la prima è di 83 allo scoperto e 17 al coperto, per la seconda di 74 e 26. Per le opere d'arte si ha una differenza a favore della Cesena di metri 594 in meno, e cioè: opere 25 per la lunghezza di metri 1990; e opere 21 per metri 2584 di lunghezza per la linea di Forlì.

Per ottenere infine l'Adriatico-Tiberina, senza tener calcolo di quanto vi sarebbe a costruire da Ravenna a Venezia, ove già alcuni tronchi esistono, avremmo, per Valle di Savio, il seguente percorso:

Ravenna-Cesena,	kil.	32.000
Cesena-Bagno	»	49.900
Bagno-Baschi	»	161.781
Totale	kil.	243.681

mentre per Forlì-Arezzo, volendo raggiungere Baschi, i chilometri da costruirsi sarebbero 252.288, e cioè: kil. 8.607

in più con una maggiore spesa di poco meno che *sette milioni* ed una assai maggiore e continua nell'esercizio per la trazione dei treni a causa delle pendenze; senza tener calcolo della minor velocità che si possa sviluppare, questione, al giorno d'oggi, anche questa di non lieve importanza.

Nella relazione dell'ing. Coletti esaminansi, naturalmente, e pongonsi a confronto i diversi studi per le molte varianti sino ad ora proposte e specialmente i progetti degli ingegneri:

Romano: da Ravenna a Cesena, Perugia e Todi per far capo a Castiglione sulla ferrovia Arezzo-Orvieto-Roma (1);
Mercanti: da Ravenna a Forlì, Bibbiena, Arezzo, ecc. (2);
Monti: riguardante specialmente il tronco Umbertide-Baschi (3).

Di tali progetti la relazione dell'ing. Coletti accetta, subordinatamente, taluni tronchi.

Ferrovia Foggia-Candela. — *Per l'esonero dei Comuni dal contributo d'esercizio.* — Facendo seguito a quanto abbiamo preannunciato nel n. 35, aggiungiamo che il 4 corrente, presieduta dall'onorevole Salandra e con l'intervento del presidente della Deputazione provinciale, ebbe luogo a Foggia la riunione dei rappresentanti i comuni di Foggia, Candela, Ascoli, Sant'Agata, Melfi, Rapolla, Ripacandida e Lacedonia, interessati al Consorzio pel contributo di esercizio del tronco Foggia-Candela.

I rappresentanti s'impegnarono ad ottenere dai rispettivi Comuni che sia affidata alla Deputazione provinciale di Foggia la facoltà d'intentare un giudizio al Governo per l'esonero dal contributo e per la restituzione dell'indebito pagato finora, dopo aver espletate le pratiche amministrative.

Stazione di Rocchetta Melfi. — *Approvazione del progetto d'ampliamento da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nell'adunanza del 3 corrente, ha approvato il progetto di ampliamento delle stazione di Rocchetta nella linea Foggia-Cosenza, per il servizio dei tronchi in costruzione Rocchetta-Gioja, Rocchetta-Avellino e Rocchetta-Potenza.

La spesa dei lavori da farsi risulta inferiore di circa lire 80,000 alla somma assegnata con le Convenzioni del giugno 1888 a carico della Società Adriatica e Mediterranea per la stazione medesima, sicchè il residuo risparmiato potrà servire per la eccedenza di spesa in altre stazioni d'innesto delle linee comprese in quelle Convenzioni.

Tramvie a vapore tra il Vogherese e la Lomellina con allacciamento delle tramvie mercè la navigazione fluviale. — *Progetto.* — Trattasi, secondo quanto abbiamo riassunto dalla *Perseveranza,* della vasta, popolosa ed industre regione, a sinistra del Po, separata all'est dalla Lombardia, mediante il Ticino; al sud dai circondari di Voghera e di Tortona per mezzo del Po, mentre al nord confina colla provincia di Novara, ed all'ovest quella di Torino va ad essa congiunta fisicamente per il circondario di Vercelli, allo stesso modo che il circondario di Casale la avvicina alla provincia di Alessandria.

Le più industri e popolose località della regione furono lungamente studiate dal signor ing. Margara a scopo di dotarle di una rete di tramvie a vapore da allacciarsi colle linee preesistenti per mezzo di una linea di navigazione fluviale con battelli sul Po a cominciare, press'a poco, dal passo di Gerola, ove ora sta il ponte di chiatte.

Dopo lunghi studi e successive modificazioni ed ampliazioni del complessivo progetto, questo trovasi ora al seguente stadio:

Il primo tratto delle costruende tramvie è la chiave di tutte le comunicazioni progettate. La linea parte da Voghera, passa a Casei-Gerola ed a Cornale per transitare, nel modo anzidetto, il Po; ripiglia a Sannazzaro, protendendosi al Rondò di Boragno. A questo punto trovasi la linea di ferrovie economiche della Società del Ticino, che proviene da Pieve del Cairo e va ad Ottobiano ove biforcasi in due rami, uno per Mortara l'altro per Tromello e Vigevano fino a Novara.

Il secondo tronco da Sannazzaro andrà a Garlasco, ove trovasi a destra la ferrovia Mortara-Pavia passando per Tromello. Di qui si raggiunge la ferrovia economica di Pieve del Cairo che per Vigevano conduce a Novara. I due tronchi di tramvie passeranno sulla strada provinciale, con non grave dispendio pei costruttori-appaltatori.

Il terzo tratto tramviario, importantissimo pei circondari di Casale e Voghera, toccherebbe secondo il progetto accettato Mezzana-Bigli, Pieve del Cairo, Mede, Sartirana, Breno e Candia Lomellina, terminando a Motta de' Conti dove trovasi il tram Casale-Vercelli. I Comuni finitimi sono disposti a concorrere nelle spese di costruzione ed a tal uopo già iniziaronsi le pratiche di legge.

Infine un ultimo tronco è ancora allo studio, di circa 15 chilometri da Mortara a Cassolnovo, toccando Parona, Cilavegna, Gravellona, la cui importanza è ben nota.

Complessivamente il territorio toccato dal fascio tramviario *in fieri* è abitato da circa cento mila anime, ed il commercio attuale lascia presuppore qnale sarà il beneficio che ne potrà derivare agli assuntori, come pure ai Comuni interessati.

Riguardo poi alla navigazione sul Po questa venne progettata mediante battelli a vapore che correranno tra le cascine Uccellona e Bigarola per 14 chilometri circa, procedendo contro corrente, con approdo ad Isola S. Antonio e spingendosi poscia nel mezzo del fiume in prossimità di Pieve del Cairo, dove sono attualmente le stazioni tramviarie per Mortara e per Vigevano e Novara. Con tale mezzo si risolve tecnicamente il problema delle comunicazioni dirette della Lomellina col Vogherese e del Tortonese, già essendo in esercizio fiorente la linea tramviaria precitata della Società del Ticino. Il servizio di navigazione verrà fatto con vaporini sul genere di quelli della Senna, a Parigi, pei passeggieri, e con barconi di ferro per le merci a grossi colli ed a piccola velocità.

Le spese reali d'impianto pei tronchi e pei battelli sono calcolate in L. 6,450,000. Le spese d'esercizio oscillano tra le 2500 e 3000 annue per kil.; in complesso, avendosi kil. 220 circa, compresi i 14 kil. di navigazione fluviale, il conto presuntivo sale a L. 549 mila annue all'incirca.

V'ha chi assunse il cómpito di riunire il capitale preventivato negli studi di massima per costruire il fascio delle linee tramviarie con l'allacciamento della linea di navigazione fluviale sul Po. Questo capitale raggiunge all'incirca la somma di 7 milioni ed è formato in gran parte da azionisti belga, che accolsero con favore la proposta Capelli-Margara; cui pure fecero già buon viso i Comuni maggiormente interessati alla costruzione delle tramvie lomelline.

Furono già aperte le trattative collo Stato e coi Comuni interessati per iniziare quanto prima i lavori; e venne già firmato allo scopo il compromesso.

Tramvie di Napoli. — *La convenzione colla Società delle Tramvie.* — Circa la convenzione presentata dalla Giunta Municipale al Consiglio Comunale di Napoli e posta all'ordine del giorno per la seduta del 30 u. s. agosto, rimandiamo i nostri lettori ai numeri 26 e 35.

Nella stessa seduta del 30 ultimo agosto, l'Assessore, di ciò incaricato, dichiarò che la Giunta pregava di sospendere la discussione sulla proposta convenzione per ragioni delicatissime; dovendosi dalla Giunta esaminare e discutere una nuova proposta per concessione di nuove linee tramviarie modificante sostanzialmente e radicalmente una precedente non accettata dalla Giunta.

La proposta della Giunta per il rinvio della discussione fu accettata dal Consiglio.

---

(1) e (2) V. n. 4 del corrente anno.
(3) Vedi numeri 6 e 12 del corrente anno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Apertura all'esercizio del doppio binario Airolo-Ambri.* — Nella seduta del 27 scorso agosto, il Consiglio Federale ha concesso il libero esercizio sul secondo binario del tronco Airolo-Ambri dal 2 corrente.

Ferrovia del Sempione. — *Numero delle azioni Giura-Sempione comperate dalla Confederazione.* — Il numero delle azioni privilegiate della ferrovia Giura-Sempione recentemente comperate è di 25,200. Questa compera ebbe luogo a fr. 600 per azione, pagabili in titoli di rendita al 3 p. 0,0 al corso di 90.

Ora la Confederazione possiede 55,200 azioni privilegiate della ferrovia Giura-Sempione (1), mentre fra le mani dei particolari, oppure in possesso di alcuni Cantoni, ne restano ancora 48,800.

Ferrovie Francesi. — *I lavori ferroviari nel bilancio del 1891.* — Al riaprirsi della Camera francese, in occasione del bilancio dei Lavori Pubblici, pare vorrà essere grossa la questione circa i lavori ferroviari.

Gravi discussioni insorsero già e vivamente dibatteronsi in seno alla Commissione circa la misura con cui convenga continuare i lavori ferroviari in rapporto ai progetti delle nuove linee proposte per la costruzione. A scopo di ben porre e ben guidare la questione, la Commissione ha compilato un preciso prospetto dei lavori compiuti e di quelli da eseguire.

Crediamo opportuno riassumerne le principali cifre.

Al 31 dicembre 1878, quando appunto l'onorevole Freycinet, ora presidente del Consiglio dei ministri e ministro della Guerra, allora ministro dei Lavori Pubblici, dava opera e preparava il ***grande piano dei lavori pubblici***, che da lui ebbesi nome (2), le linee d'interesse generale aperte all'esercizio misuravano 21,139 chilometri.

L'adozione del *piano Freycinet* e le successive leggi che l'hanno completato fecero ammontare a 41,917 chilometri la rete ferroviaria d'interesse generale e d'interesse locale. Fu adunque preveduta ed ammessa la costruzione di 20,778 chilometri di nuove ferrovie.

Tanta mole di nuove costruzioni, nel periodo dal 31 dicembre 1878 al 1° gennaio 1890, ha subìte le seguenti modificazioni:

11,320 chilometri costrutti ed aperti all'esercizio;
2,347 » in costruzione;
7,111 » non ancora incominciati;
20,778 chilometri in totale, come preaccennammo.

Al 1° gennaio 1890, adunque il 54.5 0[0 del programma era compiuto, e questa aliquota si eleverà al 66 0[0 quando saranno terminati i 2347 chilometri in corso di costruzione, cioè ad un'epoca assai prossima.

Rimangono tuttavia 7111 chilometri, i cui lavori sono da iniziare, ed è su questi appunto che sarà posta e vivamente dibattuta la grave questione dei relativi provvedimenti.

La Commissione del bilancio intanto, d'accordo col Governo, ha fissato all'uopo la somma di fr. 160,000,000 per l'anno 1891, ossia pari somma a quella stanziata ed approvata per l'anno 1890 in corso (3) per i lavori da eseguirsi dalle Compagnie a conto dello Stato, ed ha proposto inoltre che non solo si continuino i lavori in corso ma che si dia principio ad altri nuovi.

— *Doppio binario sulla ferrovia Nizza-Ventimiglia.* — Il lavoro della posa del doppio binario prosegue alacremente fra Belluogo ed Eza; nei primi giorni del corrente mese fu spostata la via fra Belluogo e Grassuei, e questo lavoro delicato è stato compiuto con tutta precisione e sollecitamente.

— *Nuovo tipo di locomotive dell'Ovest.* — La Compagnia dell'Ovest ha testè messo in servizio un nuovo tipo di locomotiva per i treni direttissimi sulle linee di Parigi. Questa locomotiva a 8 ruote rimorchia un treno di 24 vetture colla velocità di 75 chilometri all'ora, anche sulle curve.

La carrozza di questa locomotiva ha proporzioni gigantesche; basti dire che essa è lunga 3 metri di più che le attuali locomotive dei treni direttissimi, e che le quattro maggiori ruote hanno un diametro di m. 2.20. Conseguentemente poi ad un perfezionamento nel tender, la locomotiva può percorrere 122 chilometri senza rifornirsi d'acqua.

Ferrovia Franco-Svizzera. — *Da Vernayaz a Chamounix.* — Riportiamo dalla ***Gazzetta Ticinese***: « A quanto si annuncia, al Consiglio Federale Svizzero è giunto un interessante progetto di una nuova ferrovia, per la concessione cioè di una ferrovia da Vernayaz (stazione della ferrovia Giura-Sempione nel Vallese) a Chamounix, ai piedi del Monte Bianco. La domanda di concessione è formulata da una Società bernese di costruzioni. La ferrovia sarà costrutta parte col sistema ad adesione, parte con quello ad ingranaggio. Come è noto, Chamounix è il punto principale di partenza per le salite al Monte Bianco (m. 4810), il re dei monti europei ».

Del progetto di una linea tramviaria a vapore da Cluses a Chamounix abbiamo dato notizia nel n. 20. È da notarsi come intanto a Cluses fa capo la ferrovia da Ginevra che vorrebbesi prolungare, seguendo la vallata, sino a Chamounix.

Ferrovie Austro-Ungariche. — *Materiale rotabile ungherese nel 1889.* — Le ferrovie dell'Ungheria, lunghe chilometri 10,937 contavano alla fine del 1889: 2524 locomotive, 2005 tenders, 4478 vetture per viaggiatori, 55,075 carri-merci.

Ferrovie nell'Est Africano. — *Inaugurazione dei lavori della ferrovia Mombasa-Vittoria Nyanza.* — Come abbiamo preannunciato nel n. 33, il 30 u. s. agosto a Mombasa s'inaugurarono i lavori della ferrovia Mombasa-Vittoria Nyanza. Erano presenti: il console generale inglese Juan-Smith colla sua signora, l'ammiraglio inglese Freemantle, i consoli esteri accreditati a Zanzibar e molti invitati europei ed indigeni. Finita la cerimonia inaugurale ebbe luogo un ***luncheon*** seguito dagli inevitabili discorsi.

Notizie Diverse

Concorso. — *Per progetto di condottura d'acqua potabile a Jesi.* — Il Consiglio comunale di Jesi ha indetto un concorso per avere dei progetti per la condottura di acqua potabile per quella popolazione, con un premio di L. 5000 all'autore del progetto che sarà prescelto e di L. 2000 all'autore di quello che verrà riconosciuto secondo di merito.

I progetti dovranno essere esibiti entro sei mesi dal 26 scorso luglio e dettagliati in modo che nulla manchi in essi per la completa attuazione del lavoro.

Il progetto prescelto resterà di proprietà del Comune, con facoltà di farlo eseguire anche senza opera dell'autore.

Chiunque intende concorrere potrà far richiesta dell'avviso di concorso all'ufficio di segreteria del Comune.

Esposizione del lavoro. — *Programma per un « concorso della mano d'opera » a Parigi nel 1891.* — Mentre a Torino, per iniziativa della benemerita « Società Archimede » sta per aprirsi la ***Prima Esposizione Operaia Italiana***, ci pare opportuno di riportare dai giornali francesi la notizia di una nuova forma con cui studiasi di organizzare a Parigi le Esposizioni operaie. Questa nuova forma è designata col nome di ***« concours de main d'œuvre »*** ed il promotore di tali concorsi è il signor Léon Ducret, presidente della Camera Sindacale delle Industrie, trattovi appunto dalla non riuscita delle Esposizioni operaie sino ad ora promosse ed organizzate tanto dallo Stato quanto dai particolari.

(1) Vedi stessa rubrica nel n. 35.

(2) Per non rimandare i nostri lettori a troppo lunghe o difficili ricerche di un dodicennio, stiamo contenti a richiamare alla loro memoria i seguenti più prossimi numeri del *Monitore* in cui trattasi del grande PIANO FERROVIARIO FREYCINET: lo speciale articolo *Le nuove costruzioni ferroviarie in Francia*, nel n. 52 del 24 dicembre 1887, pag. 831; lo speciale articolo *Le spese per le costruzioni ferroviarie in Francia dal 1884 al 1887* nel n. 1 del 7 gennaio 1888, a pag. 3; « Notizie ferroviarie estere » del n. 28 del 14 luglio 1888, a pag. 451; del n. 31 del 4 agosto stesso anno, a pagina 498 e del n. 15 del 13 aprile 1889, a pag. 231.

(3) Vedi questa stessa rubrica del n. 14 del 6 aprile 1889; per le costruzioni nel 1889 vedi, stessa rubrica, del n. 45 del 10 novembre 1888.

Volendo serbare integralmente il concetto del promotore, traduciamo il programma:

« Per ciascuna industria un Comitato, composto delle persone più competenti, stabilirà il lavoro da compiersi in un tempo non superiore alle sei ore; esso provvederà il macchinario ed utensili necessari, fornirà la materia prima e nominerà la Giuria che sorveglierà il concorso e deciderà sui premi;

« Ciascun operaio, ammesso al concorso, avrà un'indennità di franchi 10 per il tempo passato al concorso;

« L'operaio, classificato per il primo, riceverà a titolo di ricompensa un diploma ed un libretto della Cassa di risparmio del valore di franchi 200; il secondo, un libretto per franchi 150, il terzo per franchi 100, e così di seguito sino a fr. 25, per modo che abbianvi dieci ricompense per venti concorrenti ».

Questo nuovo concorso dovrebbe tenersi a Parigi l'anno prossimo nel Palazzo delle Industrie.

Il concetto ebbesi intanto ottima accoglienza e parecchi industriali hanno già promesso di aggiungere altri premi a quelli stabiliti dal promotore del concorso. Sin d'ora contasi di riunire al concorso un 400 operai delle diverse industrie, il che farà ammontare da franchi 20,000 a 25,000 la somma per le ricompense ufficiali dianzi accennate.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — Fabbisogno * del materiale metallico di armamento del tronco Formia-Minturno della ferrovia Sparanise-Gaeta;

L. 109,062 e L. 21,500 occorrenti per i lavori di trasporto e completamento dei riparti della torneria, delle ruote e del carrozzaggio alle nuove officine di Torino;

L. 64,500 per consolidamento frana fra i chilometri 89.866 e 89.968 fra le stazioni di Montegiordano e Roseto (linea Taranto-Reggio);

L. 3000 per consolidamento platea del manufatto al chilometro 13.151 della linea Gallarate-Laveno.

Rete Adriatica. — L. 100,000 per ricostruzione di capannoni delle officine di Firenze, incendiatisi il 3 marzo 1890;

L. 64,300 per aggiunta di una traversa ad ogni campata di 9 metri di binario armato di rotaia II Tipo ferrovie complementari sulla linea Zollino-Gallipoli;

L. 23,000 per lavori di consolidamento dei manufatti della luce di m. 3 ai chilom. 28.760 e 28.325 della ferrovia da Bologna ad Ancona;

L. 13,900 (proposta modificata) per la costruzione di un muro parasassi a difesa della casa cantoniera al chilom. 43.711 della ferrovia da Udine a Pontebba;

L. 7850 per provvedere al consolidamento della trincea del Pallaresso fra i chilometri 3.350 e 3.566.30 della ferrovia Bergamo-Lecco;

L. 6350 per provvedere al prolungamento della rimessa locomotive nella stazione di Tagliacozzo, della linea Roma Solmona;

L. 3900 per lavori di consolidamento a valle del ponte, della luce di m. 5, al chilom. 45.074 della ferrovia Pescara-Aquila;

L. 3280 per provvedere alla sistemazione dei marciapiedi nelle stazioni di Montecalvo, Ponte Valentino, Valle di Maddaloni, Aversa e Fratta Maggiore-Grumo nella ferrovia da Foggia a Napoli;

L. 2400 per provvedere alla costruzione di una scogliera a difesa della spalla destra sopra corrente del ponte sul torrente Caldano fra i chilom. 102.198 e 102.256 della linea Orte-Foligno-Falconara;

L. 2100 per la immissione nella stazione di Campobasso dell'acqua dell'acquedotto comunale;

L. 1200 per l'impianto di un segnale a disco a protezione della stazione di Lucca in dipendenza della costruzione della nuova linea da Lucca a Viareggio.

Direzione tecnica governativa della ferrovia Bologna-Verona. — L. 3,000,000 * per progetto esecutivo del tronco Revere-Ostiglia, compreso ponte a travate metalliche sul Po.

Direzione tecnica governativa della ferrovia Reggio-Castrocucco. — Fabbisogno * del materiale metallico d'armamento del tronco Rosarno-Nicotera.

2. — Progetti e preventivi di spese
approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 401.27 per quota di spesa spettante alla ferrovia e sostenuta dal Consorzio Carro e Quattrone fra Pellaro e S. Gregorio.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Ricevonsi offerte a trattativa privata per la fornitura di traverse di quercia-rovere da m. 2.30 × 0.22 × 0.13 per armamento nuove linee.

Ricostruzione del sottopassaggio della Casa Nuova, progressiva 307.914, della linea Cecina-Volterra. Importo L. 7000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 9 settembre 1890 alle ore 10 antimeridiane.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Regazzoni Giuseppe, di Torrazza, col 15 per cento di ribasso, i lavori di ricarico massicciata sulla linea Ivrea-Aosta;

Bari Angelo, di Siena, col 20.60 per cento, per impianto servizio merci in stazione di Certaldo;

Dellanoce Angelo, di Stradella, col 20.05 per cento, per restauro ponte sul torrente Trebbia presso Piacenza;

Forgnone fratelli, di Alba, col 21 per cento, per costruzione rifornitore a Cavallermaggiore;

Selmi Mariano, di Livorno, col 24.36 per cento, per ricostruzione del ponte Secondo di Decimo (linea Cecina-Volterra);

Maestrello Gesualdo, di Empoli, col 22.25 per cento, per consolidamento frana di Capecchio fra Chiusi e Chianciano.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea. (Seduta del Comitato, 5 corrente). — Scorzon Lorenzo per appalto lavori di consolidamento della scarpata destra in trincea alla progressiva 250.166 della Roma-Napoli;

Morgan Crucible e C. di Londra, per fornitura di 2 forni brevettati sistema Fletscher;

Società Milanese per costruzioni in ferro (Fratelli Invitti) per costruzione pensiline delle stazioni di Agliano, Mombaruzzo e Montegrosso;

Canapificio veneto Antonini Ceresa e Porzetti di Venezia, per fornitura di kg. 67,280 di cordicelle diverse;

Hermann Lutthy di Genova, per fornitura di kg. 420,000 di olio minerale scuro;

Linificio e Canapificio nazionale in Milano, per fornitura di kg. 30,100 di corde diverse;

Votsch e Schmid di Genova, per fornitura di kg. 180,000 di olio minerale scuro.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Torino (9 settembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la sopraelevazione della tettoia esistente nella stazione di Porta Nuova in Torino ad uso di magazzino della Direzione Compartimentale dei Telegrafi. Importo L. 14,150. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 17 settembre, ore 11 ant.

Municipio di Belluno (13 settembre, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1º incanto). — Appalto per la costruzione di un nuovo fabbricato scolastico e palestra ginnastica, ecc. Importo L. 150,000 (Vedi numero 32).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pesaro (16 settembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla deviazione di un tratto della strada nazionale Flaminia n. 44, all'esterno dell'abitato di Cantiano, (m. 1515.50). Importo ridotto L. 107,219.40 (V. n. 32).

Comune di Antignano d'Asti (16 settembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto della costruzione della strada obbligatoria Perosini-Gonella. Importo L. 16,150. Cauzione provvisoria L. 500. Cauzione definitiva L. 1500.

Municipio di Piedimonte d'Alife (16 settembre, ore 11 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione della piazza Mercato e della costruzione della condottura di acqua pel ramo di Piedimonte. Importo L. 46,353.65. Cauzione provv. L. 3000. Cauzione definitiva L. 6000. Fatali 2 ottobre. ore 12 merid.

Comune d'Illasi (Verona) (17 settembre, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione). — Appalto del 1° lotto per la costruzione del fabbricato di residenza municipale e scuole. Importo L. 44,714.62 (V. n. 31).

Congregazione di Carità di Civitavecchia (18 settembre, ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto per i lavori di restauro nella casa sita in via Sangallo n. 10. Importo L. 31,293.80. Cauzione provvisoria L. 1000. Fatali 4 ottobre, ore 10 ant.

Comune di Giarre (18 settembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione dell'edificio scolastico. Importo ridotto lire 82,772.81 (V. n. 34).

Municipio di Naro (Girgenti) (20 settembre, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto delle opere occorrenti alla restaurazione del palazzo comunale. Importo L. 84,000. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva L. 4200. Lavori compiuti in due anni. Fatali a destinarsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Macerata (26 settembre, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla correzione e sistemazione del tratto della strada nazionale, n. 46, Foligno-Loreto, compreso fra il ponticello n. 165, detto del Beato Placido ed il palazzo Bello al di là di Recanati (m. 5144.44). Importo ridotto L. 88,184.70 (V. n. 33).

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Catanzaro (26 settembre, ore 10 antim, 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 7° tronco della strada provinciale di 1ª serie, n. 7, Soveria Mannelli-Santa Severina, compreso fra la sponda sinistra del torrente Fiumara Grande e la Sella Campanaro (m. 8231). Importo L. 414,300. Cauzione provv. L. 20,000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in mesi quaranta.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Cosenza (26 settembre, ore 10 antimeridiane, definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale, n. 111, da Cosenza per Aprigliano ed Acqua del Prete alla provinciale Coraci-Nazionale Silana presso Acqua del Cervo, con diramazione da Aprigliano a Pian del Lago, compreso fra l'abitato di Aprigliano (Rione Grupa) ed il fiume Craticello (m. 9949). Importo ridotto L. 186,854.57 (V. n. 25 e 29).

SVIZZERA. — *Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni* (17 settembre, ore 11 ant.). — Appalto per i lavori di costruzione della strada cantonale, sulla destra del Brenno, dal nuovo ponte di Dongio a Comprovasco. Importo L. 30,000. Cauzione L. 3000. Inoltrare le offerte al Consiglio di Stato.

FRANCIA. — *Municipio di Lione* (20 settembre, ore 2 pom.). — Costruzione all'Arsenale della Mouche, di una caserma per una compagnia operai-artiglieri. Cinque lotti; preventivo L. 327,400.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali. — Spezia — (9 settembre, ore 12 merid., 1ª asta). — Fornitura di kg. 36,000 di **rame** in pani per fusione a L. 1.60 il kg. Importo L. 57,600. Cauzione L. 5760 Fatali 13 settembre, ore 12 merid.

Municipio di Roma (12 settembre, ore 11 ant., unico e definitivo). — Fornitura della **ghiaia** per l'ordinaria manutenzione delle strade dei Prati di Castello e del Viale dei Colli Parioli, per un biennio. Importo annuo L. 25,000. Cauzione L. 1000.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Carlo Laurenti, Torino: lime e raspe, L. 76,968.24;

Maudslay Sons and Field: tubi di ottone, L. 17,700;

Steel Company of Scotland: telaio da timone e dritto di poppa per la nave *Marco Polo*, L. 15,800;

Fratelli Feltrinelli: legno pino di Corsica, L. 27,296;

Sauwet Gio. Battista: 800 coppie di maschi d'acciaio, L. 1839.60;

Larini Nathan e C.: 4 recipienti d'acciaio per olio L. 5725.20;

Società Metallurgica Italiana: tubi scaldatori, L. 13,500;

Miani Silvestri e C.: una caldaia per distillatori, L. 9,200;

Regoli Pilade: legno pino di Corsica, L. 182,633.01;

Salvatore di Antonio Turri: corregge o cinghie di cuoio, lire 22,512.48;

Anchor Tube e C., Birmingham: tubi di ferro e tubi riscaldatori, L. 130,000;

Berretta e Sciaccaluga: legno mogano di Honduras, L. 5937;

Antonio Schucany, Napoli: legno abete del nord, L. 101,774.48;

W. A. F. Weighorst, Amburgo: forno da pane L. 8700;

B. Baffico e C., Spezia: candelieri di ottone e di ferro, lire 10,305.07;

Henry Wood e C., Liverpool: ancore e catene, L. 215,000;

Colella Adolfo, Napoli: droghe e colori, L. 9053.50;

Gustavo Palazio, Genova: olio minerale, L. 44,310;

Fratelli Garbarino, Genova: cuoi e pelli, L. 22,360.53;

Fratelli Rey, Torino: tessuti diversi, L. 6956.12;

Berretta e Sciaccaluga, Venezia: legname abete di Moulmein, L. 188,688.05;

Società Metallurgica Italiana, Livorno: tubi di ottone, lire 5278.50.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione del ponte provvisorio in legname sul Reno fra Cento e Pieve di Cento per conto della provincia di Ferrara.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Agosto 30	7mbre 6
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 716	726
»	»	Mediterranee	» 575	590
»	»	Sicule	» 595	595
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	285
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 365	365
»	»	Gottardo	» 852.50	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 527.50	530
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 294	295
»	»	Novara-Seregno	» 852.50	207.50
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
»	»	» 2ª emiss.	» 308.50	309
»	»	Centrale Toscana	» 510	510
»	»	Meridionali	» 314.50	314.50
»	»	Sarde, serie *A.*	» 312.50	312
»	»	» serie *B.*	» 309	309
»	»	» 1879	» 307.50	309
»	»	Pontebba	» 456	456
»	»	Nord-Milano	» 262	264
»	»	Meridionali Austriache	» 342	342
»	»	Gottardo 4 %.	» 102.25	102.40

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

14 settembre. — **Società di Navigazione a vapore « La Calabria ».** — Assemblea generale dei soci per le ore 9 **ant.** nella sede della Società.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

18 settembre. — **Elettrometallurgica.** — Assemblea generale straordinaria, riconvocata per le ore 1 1/2 pom. nel locale della Borsa in Torino.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 30 corrente saranno rimborsate le obbligazioni della Serie F stata estratta.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

BELGIO. — Dall'appalto dei carboni ad uso dello Stato belga, del quale abbiamo fatta parola nel numero precedente e del quale conosconsi ora i risultati completi e definitivi, risulta che i prezzi, in confronto a quelli dell'appalto 15 u. s. luglio, sono inferiori, eccetto per il *coke*. Tuttavia questo ribasso non ha avuto influenza sul mercato, che, per ora, si è mostrato fermo.

FRANCIA. — La produzione carbonifera nel Nord e nel Pas-de-Calais, che nel primo semestre 1889 fu di tonnellate 6,472,115, ammontò nel corrispondente periodo dell'anno corrente a tonn. 6,959,008, con un aumento di tonnellate 486,873.

INGHILTERRA. — *Middlesbrough.* — Mercato calmo; poche dimande. Carbone Northumberland per locomotive: prima qualità, franco a bordo, 13 sc.; seconda qualità, 11 sc. 6 d.; minuto, 6 sc. 6 d. Carbone per il gaz in ribasso sino a 11 sc. 6 d. Carbone d'uso domestico, sul posto, da 13 sc. a 14 sc. 6 d. Combustibile industriale da 9 sc. ad 11. *Coke* per alti forni in rialzo a 16 sc.

Ferri e Ghise.

Belgio. — Mercato siderurgico un po' più fermo e con buona tendenza. Ferri, buone marche, fr. 135; ferri ordinari, fr. 130. *Tôles*, assai ricercate; per grosso contratto, consegna a Parigi, fr. 163.50 la tonnellata; per altro minore, fr. 165.

Francia. — S'accentua il ribasso a Parigi. *Planchers* a fr. 170; ferri mercantili, fr. 165; *tôles*, fr. 185; vecchie rotaie, fr. 90. Il ribasso è pure segnato nelle Ardennes e nel Nord.

Secondo statistiche officiali della Direzione delle miniere, la produzione dell'industria mineraria fu nel primo semestre 1890 in confronto al corrispondente periodo del 1889:

	1890	1889
Ghise tonnellate	968,347	853,817
Ferri »	431,765	387,465
Acciai »	280,341	246,088

Germania. — Mercati un po' più attivi; tendenze al rialzo. *Tôles* fini, M. 180; Ghisa *Thomas*, M. 50: ghisa *Bessemer* tedesca, M. 75; ghisa *Spiegel*, M. 65.

Inghilterra. — *Middlesbrough*. — Mercato delle ghise debole; *Cleveland*, n. 3, 46 sc.; *Warrants*, 45 sc. 6 d. Ferri fini in rialzo di 2 sc. 6 d.

— *Glascow*. — Ferri ed acciai mantengonsi fermi; ghise, tendenza al ribasso.

Rame.

Francia. — *Parigi*. — *Chilì*, in barre, ogni 100 chilogr. fr. 162.50; id. ordinario, fr. 157.50; id. in lingotti, fr. 162.50. *Best Selected*, fr. 170; minerale di Corocoro, fr. 160. Rame laminato, fr. 195; in tubi, fr. 235.

— *Marsiglia*. — Rame, in piastre, fr. 150; affinato, in piccoli lingotti, fr. 160.

Germania. — *Amburgo*. — Inglese, in lingotti, da M. 65 a 66; elettrolitico, ogni 50 chilogr., da M. 79 a 85.

Inghilterra. — *Londra*. — *Tough Cake* e lingotti, da Ls. 63 a 64 ogni tonnellata di 1,015 chilogr. *Best Selected*, da Ls. 66-10 a 67-10; laminato, da Ls. 71 a 72.

Stagno.

Francia. — *Parigi*. — *Banca*, consegna all'Havre o a Parigi, fr. 265; *Billiton*, id., fr. 262.50; *Détroits*, id., fr. 261.25; inglese, consegna a Parigi o a Rouen, fr. 260.

— *Marsiglia*. — *Détroits*, fr. 250; *Billiton*, fr. 250; in verghe, fr. 255; *Banca*, fr. 255.

Germania. — *Amburgo*. — *Banca*, M. 103; inglese, in blocchi, M. 105; in barre, M. 107 ogni 50 chilogrammi.

Inghilterra. — *Londra*. — Lingotti, franco a bordo, da Ls. 101 a 102; barre, da Ls. 102 a 103; affinato, da Ls. 103 a 104; Australiano, da Ls. 98-15 a 98-17-6. *Banca*, da Ls. 97-15 a 97-17-6. *Détroits*, a contanti, da Ls. 96-17-6 a 97; a tre mesi, da Ls 97-10 a 97-15.

Olanda. — *Rotterdam*. — *Banca*, flor. 58 3|4; *Billiton*, fiorini 58 1|2.

Piombo.

Francia. — *Parigi*. — Diverse provenienze, consegna a Parigi, fr. 34.75; id., consegna all'Havre, fr. 34. Piombo in tubi, fr. 46.

— *Marsiglia*. — Piombo dolce, prima fusione, da fr. 32 a 32.50; seconda fusione, fr. 31.50; laminato e tubi, fr. 37.

Germania. — *Amburgo*. — Inglese, in *saumons*, M. 15.40; tedesco, in rotoli, M. 16.70; tedesco, in *saumons*, M. 15.30. Piombo di Spagna, M. 17.30 per quintale.

Inghilterra. — *Londra*. — Inglese, in *saumons*, ordinario, da Ls. 13-5 a 13-7-6; fogli e barre, da Ls. 14-5 a 14-10; tubi, da Ls. 14-15 a 15.

Zinco.

Francia. — *Parigi*. — Di Slesia, consegna all'Havre, fr. 64.50; altre buone marche, consegna all'Havre, fr. 64; id., consegna a Parigi, fr. 64.50; affinato, fr. 80.

— *Marsiglia*. — Fogli *Vieille-Montagne*, fr. 73.50.

Germania. — *Amburgo*. — Di Slesia, disponibile, da M. 25 a 25.50; per consegna, da M. 24.50 a 25.50; laminato di Slesia, M. 27; *Vieille-Montagne*, laminato, M. 27.

Inghilterra. — *Londra*. — Di Slesia o del Reno, Ls. 24-5: marche speciali, Ls. 24-10; inglese *Swansea*, da Ls. 24-15 a 25; inglese in fogli, da Ls. 26-10 a 27-10.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*.

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1890-91. — *Dal 21 al 31 Agosto 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4086	4065	+ 21	650	640	+ 10
Media	4086	4065	+ 21	649	640	+ 9
Viaggiatori.	1.404.800 70	1.532.869 75	— 128.069 05	74.559 76	99.129 57	— 24.569 81
Bagagli e Cani	66.936 71	61.310 09	+ 5.626 62	2.890 86	3.506 03	— 615 17
Merci a G.V. e P. V. accelerata	312.611 24	284.527 93	+ 28.083 31	14.661 83	10.185 76	+ 4 476 07
Merci a P. V.	1.511.777 15	1.664.648 45	— 152.871 30	108.389 12	90.166 51	+ 18.222 61
TOTALE .	3.296.125 80	3.543.356 22	— 247.230 42	200.501 57	202.987 87	— 2.486 30

Prodotti *dal 1° Luglio al 31 Agosto 1890.*

Viaggiatori	8.172.163 78	8.685.034 00	— 512.920 22	417.827 08	538.499 48	— 120.672 40
Bagagli e Cani	355.249 10	361.135 83	— 5.886 73	14.654 70	20.770 19	— 6.115 49
Merci a G. e P. V. accelerata .	1.840.083 07	1.770.402 31	+ 69.680 76	86.306 18	62.333 17	+ 23.973 01
Merci a P. V.	8.752.174 31	9.440.272 16	— 688.097 85	596.208 55	530.972 22	+ 65.236 33
TOTALE .	19.119.670 26	20 256.894 30	—1.137.224 04	1.114.996 51	1.152.575 06	— 37.578 55

Prodotto per chilometro

della decade	806 69	871 67	— 64 98	308 46	317 17	— 8 71
riassuntivo	4.679 31	4.983 25	— 303 94	1.718 02	1.800 90	— 82 88

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 23ª Decade — dall'11 al 20 Agosto 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	1.268 423 15	54.237 60	336.517 20	1.166.490 22	10.683 80	2.836.351 97	4.055 00	699 47
1889	1.236.293 96	50.914 79	306.740 32	1.209.179 17	8.296 75	2.811.424 99	3.997 00	703 38
Differenze nel 1890	+ 32.129 19	+ 3.322 81	+ 29.776 88	— 42.688 95	+ 2.387 05	+ 24.926 98	+ 58 00	— 3 91
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	21.827.763 25	1.030.942 05	6.690.174 43	28.678.996 18	248.443 46	58.476.319 37	4.055 00	14.420 79
1889	22.403.298 50	1.101.942 08	6.605.246 52	28.117.471 74	265.826 57	58.493.785 41	3.997 00	14.634 42
Differenze nel 1890	— 575.535 25	— 71.000 03	+ 84.927 91	+ 561.524 44	— 17.383 11	— 17.466 04	+ 58 00	— 213 63

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	108.074 85	2.396 40	19.836 80	112.697 75	659 50	243.665 30	1.143 63	213 06
1889	103.831 33	2.302 84	19.058 19	103.349 65	634 70	229.176 71	1.153 60	198 66
Differenze nel 1890	+ 4.243 52	+ 93 56	+ 778 61	+ 9.348 10	+ 24 80	+ 14.488 59	— 9 97	+ 14 40
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	1.613.849 12	35.993 06	418.557 72	2.283.474 08	22.774 24	4.374 648 22	1.129 15	3 874 28
1889	1.659.917 90	33.864 19	376.162 46	1.902.845 85	23.274 25	3.996.064 65	1.128 82	3.540 03
Differenze nel 1890	— 46.068 78	+ 2.128 87	+ 42.395 26	+ 380.628 23	— 500 01	+ 378.583 57	+ 0 33	+ 334 25

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

5ª Decade — Dall'11 al 20 Agosto 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1890	93 831 92	1.775 02	13.087 01	78.317 70	505 17	187.516 82	616 00	304 41
1889	98.248 67	1.733 19	11.150 34	103.904 09	341 51	215.377 80	616 00	349 64
Differenza nel 1890	— 4.416 75	+ 41 83	+ 1.936 67	— 25.586 39	+ 163 66	— 27.860 98	»	— 45 23
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO 1890.								
1889-90	487.201 70	11.156 64	66.974 31	536.233 75	4.653 16	1.106.219 56	616 00	1.795 81
1888-89	454.199 33	10.944 05	64.489 93	454.495 75	4.133 12	988.262 18	616 00	1.604 00
Differenza nel 1890	+ 33.002 37	+ 212 59	+ 2.484 38	+ 81.738 00	+ 520 04	+ 117.957 38	»	+ 191 81

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	12.635 35	71 38	704 25	1.871 81	24 15	15.306 94	111	137 90
1889	19.928 90	82 96	792 41	2.755 90	00 76	23.560 93	97	242 90
Differenza nel 1890	— 7.293 55	— 11 58	— 88 16	— 884 09	+ 23 39	— 8.253 99	+ 14	— 105 00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO 1890.								
1889-90	57.000 49	501 51	4.364 12	17.342 21	119 25	79.327 58	111	714 66
1888-89	63.749 49	362 28	3.101 08	13.435 01	90 85	80.738 71	97	832 36
Differenza nel 1890	— 6.749 00	+ 139 23	+ 1.263 04	+ 3.907 20	+ 28 40	— 1.411 13	+ 14	— 117 70

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'11 al 20 Agosto* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli-Piove	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 103	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 95	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	5,842.80	13,218.80	1,405.70	1,687.90	3,474.00	45.7845	8,449.95	7,172.60	2,235.40	5,173.75	3.794.60
Bagagli e Cani	75.15	352.45	49.65	24.05	58.45	15.50	91.90	84.80	96.15	39.60	46.96
Merci a G. V. ed Accelerata	466.45	3.139.75	260.30	89.20	272.00	40.80	228.20	636.45	205.15	458.90	279.85
Merci a P. V.	5,052.55	4,509.20	928 45	2.648.10	436.30	»	1,938.45	1,745.55	324.20	2,932.00	1.441.50
Totali	11,436.95	21,220.20	2.644.10	4,449.25	4,240.75	4,634.75	10.708.50	9,638.90	2.860.90	8,604.25	5,562.85

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI LUGLIO 1890.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9
Grande Velocità	17,263.70	45.068.75	19,922.80	35,451.83	3.875.60	5,221.00	919.65
Piccola Velocità	528.85	10,257.10	10,061.10	28,731.23	190.60	48.95	116.70
Totali	17,792.55	55,325.85	29,983.90	64,183.06	4,066.20	5,269.95	1,036.35

ANNUNZI

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE

OFFICINE DI SAVIGLIANO

(*Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (Barriera Lanzo)

Costruzione e Riparazione di Materiale Mobile e Fisso per Ferrovie e Tramvie
Ponti, Fondazioni ad aria compressa - Tettoie e Costruzioni Meccaniche - Ferrovie e Funicolari sistema **ABT**
Gru ed Argani Brevetto speciale **MEGY, ECHEVERRIA** e **BAZAN.**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia** e **C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento – Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)
con Cave, Forni ed Officine in

Alzano di Sopra, Nese, Ranica, Nembro, Albino, Abbazia di Vall'Alta e Comenduno in Valle Seriana, Riva di Solto e Sulzano, Pilzone sul Lago d'Iseo.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma. — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti. Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

10 Ponti sul *Fella*, *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, *ecc.*, a Muro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . . *metri* 591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro 273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev. 24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron. 46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese 390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio 103
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova . 108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . . 789
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia . 428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli 13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè 26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino 265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino . 218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino 52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var. 22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . . 114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti 136
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . . 185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia 185
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma . . . 822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno 46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova 7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze 515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera 24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano 501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare . . . 22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . . 54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli 95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila 517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti . 437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . . 111
45 » sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*, ferr. Eboli-Picerno 1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio 239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza. 97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci 83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano 361
12 ponti e pontic., ferr. Grassano-Trivigno 255
4 ponti, ferrovia Lago-Como . . . 35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio 413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id. 28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza 85
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli 710
14 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone 264
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . . 592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . . 182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz. 57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverato-Assi . 978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio 1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza 601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti 105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco . . . 252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto 21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara 343
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti 12
21 ponti e pontic. per la diram. Valleluoga 162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania 17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina 179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac. 51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . . 11
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata 31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . . 89
98 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani 757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . . 31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna) . . . 151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco . 205

8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia 46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta . 28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia . 226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica . 23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata . 82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni 32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso 93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov. 321
14 Id. e pontic., f. Napoli-Nola-Baiano 83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi 88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . . 434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno Bribano 219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia 111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . . 184
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . . 12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia 106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia 43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli 408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia 463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . . 35
2 ponti sul Fiogo e Pedaso, ferrovie Merid. 12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement. 165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari 72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano 86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata 180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . . 58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio 14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano 21
2 ponti sul *Musofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule 12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It. 9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . . 370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea 118
Cavalcavia in Trastevere ferr. » 17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. » 12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) 833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano 298
2 Id. per la provincia di Girgenti . . 26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia . 36
4 ponti sul *Gallico*, *Scacciotti*, *Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria . 210
14 ponti sul *Senorbì*, *Segario*, *Arcidano*, *Scarfa*, *Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari 313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . . 84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino . 103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . 53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo . —
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento 19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno 21
Id. sul *Testene*, in provincia » 44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria 17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza 24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno 20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . . . 78
2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . . 71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara 27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova 8
3 ponti sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma . . . 51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*, in provincia di Belluno . . . 60
2 ponti sul *Cordevole* . . . —
10 Id. sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima*, *Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro 916
12 ponti per la provincia di Messina . . 372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila 23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova 14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa 32

Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto 72
Id. sul *Lamoen*, in provincia di Ravenna 60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso 14
Id. sulla *Frana*, in provincia » 26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta . 22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara 149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio . 50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro 36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania . 137
14 ponti sul *Savoca*, *Forza d'Agro*, *San Pietro*, *Fondachello* ecc., prov. di Messina 761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova 190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano . 15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma 28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno . 74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . . 15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto . 40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti 102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno 60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia . . 210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta 22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza 41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro . . 32
12 ponti per la provincia di Mantova . . 606
Ponte sul *Porcinme*, provincia di Catanzaro 64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano . 30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese 86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata . 106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze 212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano 22
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa . 107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza 114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma 100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma . 103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma . . . 162
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna . 40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona 343
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano 25
Id. sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni 16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza . 60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio . 30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno 65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello 27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo 70
Id. sul *Mangart*, municipio di Pizzo . 14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco 20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale 23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino . 52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto . 40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo 19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania 15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino 44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa 145
8 Id. sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta*, *Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici 495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra 11
2 Id. sul *Cerrinda*, Imp. Greco Allegrini 75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi 12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba . 72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. . 27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier 19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari . 43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sòe, Jacob e C. 65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara . 41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici 22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti 12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . 32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio 48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Rev igna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Avanlerio 47
Id. sul *Tevere*, impresa Moulon . . 156
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Cuneogli . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte), impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (completamento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag . . . 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zachokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2451 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 531
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina. Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 5070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. 2036
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa . . . 218
Id. per la stazione di Falconara, ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 500
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . 100
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . . . 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5800
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Canaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sanzobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . 113456
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz. di Torre Annunziata m.l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart. di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

CHEMINS DE FER DU NORD ET DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Relations entre Londres, Paris et l'Italie.

Des points ci-contre aux Gares ci-dessus:		BILLETS SIMPLES — Londres (1) 1re classe	Londres (1) 2me classe	Paris (2) 1re classe	Paris (2) 2me classe	BILLETS D'ALLER ET RETOUR — Londres (4) validité	Londres (4) 1re classe	Londres (4) 2me classe	Paris validité	Paris 1re classe	Paris 2me classe
Turin	Mont-Cenis	172 10	128 65	98 60	73 40	45 jours	283 50	210 —	30 jours	160—(5)	115 —
Milan	Mont-Cenis	183 40	134 90	116 65	86 —	45 jours	283 50	210 —	30 jours	172—	125 —
Gênes	Mont-Cenis	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livourne	via Gênes	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Florence	via Gênes	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Rome	via Gênes	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Naples	via Gênes	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Florence	via Bologne	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Rome	via Bologne	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Naples	via Bologne	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mois (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Naples	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mois (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologne	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mois	538 95	395 80	—	—	—
Messine (via Naples)		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OBSERVATIONS.

Billets simples.

(1) Ces billets sont valables pendant 17 jours, sauf ceux de ou pour Brindisi dont la validité est de 30 jours, et permettent aux voyageurs de s'arrêter à toutes les gares P-L-M situées sur l'itinéraire et à six stations italiennes de leur choix. En sus des prix homologués, il est perçu pour droits divers de port une taxe de 1 fr. 75 au profit des Chambres de commerce de Calais ou de Boulogne.

(2) Ces billets sont valables pendant 10 jours.

(3) Billets valables pendant 30 jours.

Billets d'Aller et Retour.

(4) Ces prix comprennent la traversée de Paris par le Chemin de fer de ceinture, mais non la taxe de 3 fr. 50 établie au profit des Chambres de commerce de Calais ou Boulogne, par la loi du 4 décembre 1888 et qui est perçue en sus.

(*) Les voyageurs partis de Brindisi ont la faculté de se rendre de Foggia à Naples en faisant porter par le Chef de gare de Foggia l'autorisation nécessaire sur le billet; ils iront ensuite à leurs frais rejoindre l'itinéraire à Falconara par Rome. — De même dans le sens inverse, il peuvent effectuer à leurs frais le trajet de Falconara-Rome-Naples ou, sur présentation au Chef de gare, leur billet sera rendu valable pour rejoindre l'itinéraire à Foggia.

(**) Les voyageurs se dirigeant sur Londres peuvent se rendre de Rome à Florence par Grosseto et Sienne ou par Pise et Empoli et revenir ensuite à Pise par cette dernière voie. — Inversement, les voyageurs allant à Brindisi peuvent se rendre de Pise à Florence par Empoli, revenir à Pise par la même voie ou se diriger à Empoli sur Rome par Sienne et Grosseto.

(5) La durée de validité des billets d'aller et retour Paris-Turin est portée à 45 jours, lorsque les voyageurs justifient avoir pris à Turin un billet de voyage circulaire intérieur italien.

Service entre Londres, Paris et l'Italie par le Mont-Cenis.

ALLER

STATIONS		1re cl.	1re, 2me classe		1re, 2me classe	
			(*)			
Londres Charing-Gross	Dép.	8 20 m.	11 — matin		8 15 soir	
Londres Victoria	—	8 30 m.	11 — matin		8 15 soir	
Douvres (heure anglaise)	— / Arr.	10 20 m. / Midi	1 — soir / 2 20 soir		10 25 soir / Min. 10	
Calais-maritime (heure française)	Dep.	Midi 40	2 52 soir		1 04 matin	
Boulogne-Gare	Arr.	1 35 s.	—		1 58 matin	
Boulogne-Gare	Dép.	1 27 s.	—		1 50 matin	
Amiens	Arr.	3 28 s.	5 17 soir		3 46 matin	
Amiens	Dép.	3 33 s.	5 22 soir		3 51 matin	
Pierrefitte-Stain	Dép.	—	—		—	
Paris-Nord	Arr.	—	7 15 soir		5 50 matin	
Paris-Nord	Dép.	—	7 21 soir		6 19 matin	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	6 31 s.	8 17 soir		7 10 matin	
		le 2e cl.	le 2e cl.(A)	1e, 2e cl.	1e, cl.	le 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Dép.	7 — s.	9 — s.	9 15 s.	8 50m.	11 15m.
Dijon	Arr.	Minuit 05	1 44m.	2 19m.	2 22 s.	5 38 s.
Genève	—	6 28 m.	—	8 55m.	8 52 s,	—
Evian	—	7 43 m.	—	10 59m.	—	—
Aix-les-Bains	—	5 02 m.	6 23m.	8 —m.	8 20 s.	11 45 s.
Chambéry	—	5 32 m.	6 48m.	8 30m.	8 55 s.	Min. 07
Modane	—	8 59 m.	9 42m.	1 45 s.		3 07m.
Turin	—	1 58 s.	1 58 s.	6 20 s.	—	7 50m.
Turin	Dép.	—	2 25 s.	7 42 s.	—	8 30m.
Milan	Arr.	—	5 30 s.	10 58 s.	—	11 40m.
						le 2e cl.
Turin	Dép.	—	2 40 s.	8 20 s.	—	8 25m.
Gênes	Arr.	—	6 10 s.	11 45 s.	—	11 55m.
San-Remo	—	—	11 05 s.	8 43m.	—	5 56 s.
Pise	—	—	10 50 s.	4 —m.	—	4 13 s.
Florence	—	—	Min. 40	7 20m.	—	6 30 s,
Livourne	—	—	11 30 s.	5 35m.	—	5 27 s.
Rome	—	—	6 50m.	11 —m.	—	11 02 s.
Naples	—	—	1 35 s.	6 32 s.	—	7 —m.
Brindisi	Arr.	—	—	8 36m.	—	6 10 s.
Turin	Dép.	—	2 40 s.	7 — s.	—	8 25m.
Alexandrie	Arr.	—	4 14 s.	8 50 s.	—	10 03m.
Bologne	—	—		1 52m.	—	5 — s.
Ancône	—	—	—	7 05m.	—	10 55 s.
Brindisi	—	—	—	10 47 s.	—	6 15 s.
Florence	—	—	—	5 55m.	—	1 26m.
Rome	—	—	—	Midi 35	—	7 30m.
Naples	Arr.	—	—	6 32 s.	—	1 35 s.

OBSERVATIONS. — Voyageurs. — (*) Par Folkestone-Boulogne, le départ de Londres a lieu à 10 heures matin. Ce train ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Angleterre ou de Calais.
(A) Le train partant de Paris-Lyon à 9 heures soir ne prend à Paris, en 2e classe que les voyageurs à destination d'Aix-les-Bains, Chambéry et de l'Italie par le Mont-Cenis.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salons va directement de Calais à Milan par le train partant de Calais à 2 h. 52 soir et de Paris-Lyon à 9 h. soir.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de Calais à la gare de Paris-Lyon par les trains partant de Calais à 1 heure 04 du matin et midi 40.

RETOUR

STATIONS		1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.
		le 2e cl.			
Naples	Dép.	8 50 m.	—	—	3 10 s.
Rome	—	3 — s.	—	—	11 10 s.
Florence	—	9 30 s.	—	—	6 35 m.
Brindisi	—	5 58 m.	—	—	9 25 m.
Ancône	—	8 — s.	—	—	5 40 m.
Bologne	—	1 40 m.	—	—	10 55 m.
Alexandrie	—	6 30 m.	—	11 05 m.	5 05 s.
Turin	Arr.	8 21 m.	—	1 — s.	7 — s.
Brindisi	Dép.	8 30 s.	—	2 20 m.	6 40 m.
Naples	—	8 50 m.	—	3 10 s.	10 25 s.
Rome	—	3 40 s.	—	9 46 s.	8 — m.
Livourne	—	9 50 s.	—	4 — m.	1 50 s.
Florence	—	8 45 s.	—	—	11 35 m.
Pise	—	10 55 s.	—	4 40 m.	2 33 s.
San-Remo	—	8 01 s.	—	3 52 m.	Midi 06
Gênes	—	3 30 m.	—	9 — m.	7 10 s.
Turin	Arr.	7 25 m.	—	1 — s.	10 45 s.
		(B)			
Milan	Dép.	3 25 m.	—	10 30 m.	7 45 s.
Turin	Arr.	8 15 m.	—	1 40 s.	10 55 s.
				(A)	
Turin	Dép.	8 35 m.	—	2 15 s.	11 15 s.
Modane	—	Midi 23	—	5 33 s.	2 15 m.
Chambéry	—	3 41 s.	—	8 24 s.	5 02 m.
Aix-les-Bains	—	4 11 s.	—	8 59 s.	5 27 m.
Evian	—	Midi 46	6 02 s.	—	—
Genève	—	3 12 s.	7 32 s.	—	4 15 m.
Dijon	—	11 17 s.	1 39 m.	2 06 m.	11 32 m.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 55 m.	6 50 m.	7 05 m.	5 41 s.
		1e, 2e cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*)	Dép.	7 17 matin			6 11 s.
Paris-Nord	Arr.	7 56 matin			7 01 s.
Paris-Nord	Dép.	8 22 matin			8 25 s.
Amiens	Arr.	10 17 matin			10 26 s.
Amiens	Dép.	10 37 matin			10 31 s.
Boulogne-Gare	Arr.	Midi 34			Min. 29
Boulogne-Gare	Dép.	Midi 26			Min. 21
(heure française)	Arr.	1 24 soir			1 21 m.
Calais-Maritime (h. ang.)	Dép.	1 25 soir			1 30 m.
Douvres	—	3 20 soir	3 20 soir		4 — m.
Londres Victoria	Arr.	5 15 soir	—		5 55 m.
Londres Charing-Gross	Arr.	(*) —	5 05 soir		5 55 m.

OBSERVATIONS. — Voyageurs. — (*) Par Boulogne-Folkestone, l'arrivée à Londres a lieu à 5 h. 40 s.
(A) Le train partant de Modane à 5 heures 33 soir et arrivant à Paris-Lyon à 7 heures 05 matin ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Italie par le Mont-Cenis, de Chambéry, d'Aix-les-Bains, et en destination de Paris et au-delà sur le Nord et l'Angleterre.
(B) Le départ de Milan à 3 heures 25 matin n'a lieu que les Dimanches et Fêtes.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salon va directement de Milan à Calais par le train partant de Milan à 10 h. 30 m. et de Paris-Nord à 8 h. 22 m.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de la gare de Paris-Lyon à Calais, par le train partant de Paris-Lyon à 6 h. 11 du soir.

PÉNINSULAR-EXPRESS. — Train de luxe de la Malle des Indes composé de wagons-salons, restaurants et voitures-lits.

Départ de Londres le vendredi, de Paris-Nord dans la nuit du vendredi au samedi.

Station		Heure	Jour
Londres	Dép.	3 15 s.	vendredi
Paris-Nord	Arr.	11 12 s.	—
Paris-Nord	Dép.	Minuit 15	
Mâcon	—	8 05 m.	samedi
Culoz	—	10 21 m.	samedi
Aix-les-Bain	—	10 59 m.	samedi
Chambéry	Arr.	11 22 m.	samedi
Turin	—	6 42 s.	samedi
Alexandrie	—	8 21 s.	samedi
Bologne	—	1 26 m.	dimanche
Ancône	—	5 08 m.	dimanche
Brindisi	—	4 — s.	dimanche

Ce train relève à Paris-Nord les provenances du Nord de la France, de la Belgique, de la Hollande, et de l'Allemagne. — Il prend et laisse des voyageurs à toutes les stations indiquées à l'horaire ci-contre dans la limite des places disponibles. — Le départ du paquebot de Brindisi à lieu vers 10 heures du soir. — Au retour les voyageurs sont admis dans le train postale de la Malle des Indes, qui part de Brindisi aussitôt après l'arrivée du paquebot. — Ce train contient une voiture mixte avec lits et restaurant, allant à Paris-Nord. — Le nombre des places étant limité, MM. les voyageurs doivent prendre leurs billets d'avance aux agences da la Compagnie des Wagons-Lits et à la gare de Paris-Nord.

Torino, 1890 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 13 Settembre 1890. NUM. 37.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

Nuove Costruzioni della Rete Sicula

Stato dei lavori al 1° agosto 1890 (*).

I. — FERROVIA NOTO-LICATA.

La forza media giornaliera presente sui cantieri dei seguenti tronchi durante il mese di luglio p. p. fn di 3200 operai, 210 carri e 80 bestie da soma.

1. *Tronco Noto-Rosolini.*

Movimenti di terra: La quantità di lavoro eseguito ha raggiunto l'80 0|0 degli sterri ed il 75 0|0 dei rinterri. *Opere d'arte:* il ponte a travata metallica di m. 35 sull'Asinaro è eseguito per 63|100 e quello sul Tellaro di m. 30, pure a travata metallica, per 50|100; i manufatti di luce da m. 3 a m. 10, sono eseguiti per 80|100 del totale, e quelli da metri 0,50 a m. 3, pure per 80|100. *Stazioni:* non è ancor fatto alcun lavoro. *Case cantoniere*: il lavoro delle case cantoniere, sia semplici che doppie, è eseguito pel 45 per 100. *Passaggi a livello:* è eseguito il 70 per 0|0 del lavoro. *Gallerie*: sono in costruzione le gallerie Minuiti (m. 129), Gioè (m. 330); Portello (m. 68) e Inferno (m. 154); lo scavo di avanzata ha raggiunto m. 129 nella prima, m. 254 nella seconda, m. 68 nella terza e m. 58 nella quarta.

2. *Tronco Rosolini-Pozzallo.*

Movimenti di terra: eseguito il 90 per 0|0 dello scavo ed il 90 per 0|0 dei rialzi. *Opere d'arte:* gli acquedotti di luce da m. 0.50 a m. 3 sono eseguiti per 80|100 del totale; e quelli da m. 3 a m. 10, pel 98 per 0|0. *Stazioni:* nessun lavoro. *Case cantoniere semplici e doppie:* eseguito il 75 p. 0|0. *Passaggi a livello:* eseguito il 90 per 0|0.

3. *Tronco Pozzallo-Sampieri.*

Movimenti di terra: eseguiti per 4|5 gli scavi e pel 70 per 0|0 i rialzi. *Opere d'arte:* gli acquedotti da m. 0.50 a m. 3, sono eseguiti per 4|5 ed i manufatti da m. 3 a m. 10, per il 98 p. 0|0. *Stazioni*: i fabbricati viaggiatori della stazione di Pozzallo e della fermata di Sampieri sono eseguiti pel 70 per 0|0; il magazzino merci ed il piano caricatore della prima pure pel 70 per 0|0, e la tettoia ed il piano caricatore della seconda, per l'80 per 0|0. *Case cantoniere:* sono eseguite per circa la metà del loro totale. *Passaggi a livello:* eseguiti per 4|5.

4. *Tronco Sampieri-Scicli.*

Movimenti di terra: eseguiti per 4|5 scavi e pel 70 p. 0|0 i rialzi. *Opere d'arte*: manufatti da m. 0.50 a m. 3, eseguito il 53 per 0|0 del totale; manufatti da m. 3 a m. 10, eseguiti 48|100. *Stazioni*: stazione di Scicli, eseguito il 67 per 0|0 del fabbricato viaggiatori, l'82 per 0|0 del magazzino merci e del piano caricatore, il 50 p. 0|0 dei cessi. Del lavoro delle *case cantoniere* è eseguita all'incirca la quinta parte; ed il 72 per 0|0 dei ***passaggi a livello.***

5. *Tronco Scicli-Modica.*

Movimenti di terra: eseguito il 52 per 0|0 dello scavo, ed il 40 per 0|0 del rialzo. *Opere d'arte:* il ponte a tre arcate di m. 6 caduna sul Modica è eseguito per 68|100 del totale; gli acquedotti da m. 0.50 a m. 3 per 69|100. *Stazioni:* sono appena iniziati i lavori al fabbricato viaggiatori della stazione di Modica. *Case cantoniere*: lavoro appena incominciato. ***Passaggi a livello***: eseguita la decima parte del lavoro. *Gallerie:* sono previste 4 gallerie, cioè: Fiumilato di m. 72; Mendorlese, di m. 320; S. Martino, di m. 100 e Modica di m. 1689; la prima non è ancor incominciata, per la seconda sono eseguiti m. 92, per la terza m. 27 e per la quarta metri 117 di scavo in avanzata.

6. *Tronco Modica-Ragusa Inferiore.*

Movimenti di terra: eseguito il 45 per 0|0 degli scavi ed il 35 per 0|0 dei rialzi. *Opere d'arte*: sono iniziati i lavori dei viadotti: Veninata in 5 arcate di m. 8 ciascuna; Erminio in 3 arcate di m. 15 ciascuna; gli acquedotti da m. 0.50 a m. 3, sono eseguiti pel 35 per 0|0 del totale e quelli da m. 3 a m. 10, sono appena iniziati. *Stazioni:* nulla di eseguito. *Case cantoniere:* eseguite per un quinto del totale. ***Passaggi a livello:*** compiuto due quinti del lavoro totale. ***Gallerie***: ne sono previste 4, cioè: Costa del Diavolo di m. 418, Fiumara Grande di m. 647, Ottaviano di m. 500, e Pieve di m. 114; la quarta non è ancora incominciata; l'avanzamento

(*) Per lo *stato dei lavori al 1° luglio 1890*, vedi n. 33 a pag. 521.

dello scavo è di m. 26 nella prima, di m. 99 nella seconda e di m. 133 nella terza.

7. *Tronco Ragusa Inferiore-Ragusa Superiore.*

Movimenti di terra: eseguito il 38 per 0|0 dello scavo ed il 31 per 0|0 del rialzo. *Opere d'arte*: è in costruzione ed eseguito pel 30 per 0|0 del totale il viadotto a 5 arcate di m. 8 ciascuna sul Cava Grande; ed è eseguito il 15 per 0|0 degli acquedotti da m. 0.50 a m. 3. Nessun lavoro venne eseguito per le *stazioni*. Le *case cantoniere* ed *i passaggi a livello* sono eseguiti per poco più di 1|10 del totale. *Gallerie*: ne sono previste 6, cioè: Monte, di m. 78, non ancora incominciata; Perato, di m. 1016, eseguito lo scavo di avanzamento per m. 130; Ragusa, di m. 941, eseguito lo scavo di avanzata per m. 140; Cappuccini di m. 27, non ancora iniziata; La Croce, di m. 699, eseguiti m. 27 di scavo d'avanzata; Castiglia, di m. 56, per la quale nulla ancora è stato fatto.

8. *Tronco Ragusa Superiore-Vittoria.*

Movimenti di terra: eseguito il 27 per 0|0 tanto degli scavi che dei rialzi. *Opere d'arte*: fatto il 36 per 0|0 del lavoro totale degli acquedotti da m. 0.50 a m. 3 ed il 35 per 0|0 dei manufatti da m. 3 a m. 10; è in corso di costruzione ed eseguito per circa 1|4 il viadotto a tre arcate di m. 8 ciascuna sullo Scarpari. Per le *case cantoniere* e per i *passaggi a livello* è eseguita la quinta parte del totale. *Gallerie*: ne sono progettate due, cioè: la prima, detta S. Giovanni, di m. 490; e la seconda denominata Boncampello, di m. 60; quest'ultima non è ancora incominciata, la prima è perforata per m. 108 di piccola sezione.

9. *Tronco Vittoria-Terranova.*

I lavori di questo tronco sono poco sviluppati. I *movimenti di terra*, le *opere d'arte* e le *case cantoniere* sono appena iniziati. *Stazioni*: sono in costruzione il piano caricatore, il magazzino merci ed i cessi nella stazione Vittoria ed il fabbricato viaggiatori nella fermata di Biscari.

10. *Tronco Terranova-Licata.*

Movimenti di terra: a completare il lavoro non manca che il 5 per 0|0 tanto degli scavi che dei rialzi. *Opere d'arte*: manufatti da m. 0.50 a m. 3, eseguiti per 95|100 del totale; manufatti da m. 3 a m. 10, eseguiti per 85|100 del totale; sono in corso di avanzata costruzione i ponti a travata metallica: di m. 14 sul Cattano, di m. 14 sul Colnmello, di m. 30 sul San Pietro, e quello sull'Imera a tre campate, di cui la centrale di m. 36 e le laterali di m. 32. *Stazioni*: stazione di Terranova, eseguito l'80 per 0|0 del fabbricato viaggiatori; l'85 per 0|0 del magazzino merci ed il piano caricatore; il 50 per 0|0 dei cessi; fermata di Butera, eseguito il 33 per 0|0 del fabbricato viaggiatori ed il 30 per 0|0 dei cessi; fermata di Falconara, eseguito l'80 per 0|0 del fabbricato viaggiatori e dei cessi ed il 60 p. 0|0 della tettoia e del piano caricatore. *Case cantoniere* e *passaggi a livello*: eseguiti per circa 9|10 del totale.

II. — Ferrovia Scordia-Caltagirone.

La forza media giornaliera presente sui cantieri dei seguenti tronchi, durante il mese di luglio p. p. fu di 2350 operai, 120 carri e 108 bestie da soma.

1. *Tronco Scordia-Militello.*

Movimenti di terra: sono eseguiti per circa una metà tanto gli scavi che i rialzi. *Opere d'arte*: eseguito il 90 p. 0|0 dei manufatti da m. 0.50 a m. 3 ed i 3|4 di quelli da m. 3 a m. 10. *Stazioni*: eseguito il 20 per 0|0 del fabbricato viaggiatori ed il 30 per 0|0 della tettoia e piano caricatore della stazione di Fildidonna; per la stazione di Militello i fabbricati si trovano nel seguente stato di avanzamento; eseguito il 35 per 0|0 del fabbricato viaggiatori, il 50 per 0|0 del magazzino merci e del piano caricatore, ed il 40 per 0|0 dei cessi. *Case cantoniere*: eseguiti il 22 per 0|0 del totale. *Passaggi a livello*: compiuta la quarta parte del lavoro. *Gallerie*: l'unica galleria, quella di San Filippo, di m. 90, non è ancora incominciata.

2. *Tronco Militello-Vizzini.*

Movimenti di terra: eseguiti 60|100 del totale tanto per per gli scavi che pei rialzi. *Opere d'arte*: eseguiti per 65|100 dei manufatti da m. 0.50 a m. 3 e l'85 per 0|0 di quelli da m. 3 a m. 10. *Stazioni e case cantoniere*: nulla. *Passaggi a livello*: eseguito il 20 per 0|0 del totale. *Gallerie*: sono due: Grotta Bianca di m. 328 e Calvario di m. 285; sono perforate in piccola sezione, la prima per m. 120 e la seconda per m. 285.

3. *Tronco Vizzini-Grammichele.*

Eseguito poco meno di un decimo dei *movimenti di terra*; nulla si è fatto pei rimanenti lavori.

4. *Tronco Grammichele Caltagirone.*

Movimenti di terra: eseguiti 10|100 tanto dei rialzi che degli scavi. *Opere d'arte*: eseguito il 10 per 0|0 dei manufatti da m. 0.50 a m. 3; ed il 6 per 0|0 di quelli da m. 3 a m. 10. *Stazioni*: sono in costruzione per la stazione di Caltagirone, il fabbricato viaggiatori, il magazzino merci, il piano caricatore ed i cessi. *Case cantoniere*: nulla. *Passaggi a livello*: nulla.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 6 settembre 1890 (N. 210). — **Regio Decreto 10 agosto 1890,** numero **7048** (Serie 3ª) col quale dal fondo di riserva per spese impreviste, inscritto al capitolo n. 102 dello stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro per l'esercizio finanziario 1890-91, è autorizzata una seconda prelevazione nella somma di lire ventiseimila cinquecento cinquantasei (L. 26,556), da inscriversi ad un nuovo capitolo col n. 118 *bis* e colla denominazione: « Acquisto di prototipi di platino irridiato del metro e del chilogramma e di relative collezioni d'istrumenti termometrici », dello stato di previsione della spesa del Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio per l'esercizio predetto. — Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge. — Al R. Decreto precede la relazione a S. M.

Gazzetta Ufficiale dell'11 settembre (N. 213). — **Regio Decreto 12 agosto 1890,** numero **7047** (Serie 3ª), col quale è approvato l'annesso Regolamento, firmato dai Ministri del Tesoro e dei Lavori Pubblici, relativo alla emissione ed al servizio delle obbligazioni 5 0|0 in esecuzione della legge 30 marzo 1890. n. 6751 (Serie 3ª). — Il testo di questa legge fu pubblicato nel *Monitore*, n. 15 del 12 aprile u. s. a pag. 266. — Un sunto del predetto Regolamento pubblichiamo nelle « Notizie Diverse » di questo numero.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

RELAZIONE
del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea Generale dell'8 maggio 1890

(*Continuazione — Vedi Num. 33*).

§ 6. — **Traffico.**

Prodotto complessivo dell' anno. — Gli introiti diretti e indiretti dell'esercizio, depurati dalle imposte erariali, furono nell'anno 1889 i seguenti:

L.	98,737,631.68	per le linee componenti la rete principale;
»	6,718,140.47	per le linee complementari collegate alla principale;
L.	105,455,772.15	
»	341,963.56	pei tronchi isolati;
»	208,876.13	per la navigazione sul lago di Garda.
Totale L.	106,006,611.84	

Confrontando i risultati delle due reti con quelli ottenuti nell'anno 1888, si scorge una diminuzione di L. 1,490,298.08 nella rete principale, mentre invece la rete complementare diede un maggior prodotto di L. 2,213,452.16 (50 p. 0|0 circa d'aumento).

Il seguente specchio indica le categorie dei trasporti in cui si verificarono le differenze in più ed in meno tanto per la rete principale quanto per la complementare.

Categorie dei trasporti	Rete principale (1)			
	1888	1889	Differenza nel 1889 in più	Differenza nel 1889 in meno
Viaggiatori . . . . . . L.	38,265,125.34	36,877,646.56	—	1,387,478.78
Bagagli	1,735,340.13	1,758,119.25	22,779.12	—
Merci, veicoli e bestiame a grande velocità. . . .	7,534,154.37	6,799,992.22	—	734,162.15
Merci e bestiame a piccola velocità accelerata . . .	5,890,515.26	5,922,133.87	31,618.61	—
Merci, veicoli e bestiame a piccola velocità ordinaria	46,416,673.05	16,975,732.40	559,059.35	—
Prodotti indiretti dell'esercizio, compresi i telegrammi	386,121.61	404 007.38	17,885.77	—
Totale . . . L.	100,227,929.76	98,737,631.68	631,342.85	2,121,640.93
			1,490,298.08	
	Rete complementare (2)			
Viaggiatori . . . . . . L.	2,110,309.74	2,656,575.24	546,265.50	—
Bagagli	44,585,91	51,597.02	7,011.11	—
Merci, veicoli e bestiame a grande velocità	262,932,74	421,860.17	158,927.43	—
Merci e bestiame a piccola velocità accelerata . . .	88,118.65	260,335.14	172,216.49	—
Merci, veicoli e bestiame a piccola velocità ordinaria	1,974,977.10	3,257,596.12	1,282,619.02	—
Prodotti indiretti dell'esercizio, compresi i telegrammi	23,764.17	70,176.78	46,412.61	—
Totale . . . L.	4,504,688.31	6,718,140.47	2,213,452.16	—

La diminuzione verificatasi nel prodotto della rete principale dipende in parte dal fatto già accennato in principio di questa relazione, cioè dallo spostamento del traffico avvenuto in seguito all'apertura delle linee Mestre-San Donà-Portogruaro, Portogruaro-Casarsa, Argenta-Ravenna-Rimini, e diramazione Lugo-Lavezzola, le quali, collegando fra di loro linee importanti della rete principale, deviarono da questa il movimento dei trasporti per effetto della minore percorrenza che esse vennero ad offrire ai viaggiatori ed alle merci.

Vediamo infatti che i prodotti delle linee anzidette presentano nel 1889 un complessivo aumento di L. 1,097,214.49 in confronto dell'anno precedente, corrispondente ad un aumento medio chilometrico di L. 7015.91 per la Mestre-San Donà-Portogruaro-Casarsa, e di L. 3193.56 per la linea Argenta-Ravenna-Rimini e diramazione.

Contribuirono anche alla diminuzione dei prodotti sulla rete principale le altre cause dianzi accennate della crisi economica e commerciale del paese e il rallentamento nei trasporti internazionali di merci. E vi ha pure influito il fatto che nel 1889 non si ebbero quei movimenti veramente straordinari di viaggiatori per le feste religiose a Roma in occasione del giubileo sacerdotale del Papa, per la visita di S. M. l'Imperatore di Germania, per la Esposizione Emiliana di Bologna e per le grandi manovre militari che avevano dato nel 1888 un notevole introito.

Tenuto conto della lunghezza media esercitata, il prodotto chilometrico è stato:

Per la rete principale . . . . L. 24,702.94
id. complementare (3) . » 6,255,25

Questi prodotti medii si ripartiscono come segue nelle varie categorie dei trasporti in confronto di quelli dell'anno 1888:

Categoria dei trasporti e dei prodotti	Prodotto medio chilometrico			
	Rete principale		Rete secondaria (1)	
	1889 Km. 3997	1888 Km. 3997	1889 Km. 1074	1888 Km. 805
Viaggiatori	9,226.33	9,567.27	2,473.54	2,621.50
Bagagli e cani	439.86	427.78	48.05	54.01
Merci a grande velocità	1,701.27	1,819.29	392.79	312.72
Merci a piccola velocità accelerata	1,481.65	1,462.26	242.39	107.09
Merci a piccola velocità	11,752.75	11,426.74	3,033.14	2,403.04
Introiti diversi e prodotti indiretti	101.08	372.45	65 34	97.50
Totali . . .	24,702 94	25,075.79	6,255.25	5,595.86
Differenza . . .	— 372.85	=	+ 659.39	=

Il prodotto medio per treno-chilometro della rete principale è stato nel 1889 di L. 4.68, con una differenza in meno di L. 0.24 di fronte all'anno 1888. Quello della rete complementare (2) è salito nel 1889 a L. 2.35, e quindi è riuscito superiore di L. 0.14 al prodotto medio dell'anno 1888.

Si ebbe poi l'aumento di L. 40,124.28 nei tronchi isolati (13 0|0 circa), e quello di L. 46,046.58 nella navigazione sul lago di Garda, comprese L. 27,597.25 per trasporti postali dal 1° luglio 1885 al 31 dicembre 1888, che si poterono liquidare soltanto nel 1889.

Passando ora al confronto delle diverse categorie di traffico degli anni 1888-89, avvertiamo che per la ragione esposta nella relazione sul bilancio consuntivo del 1888, le cifre rappresentanti il movimento e il prodotto non comprendono la linea Milano-Chiasso, esercitata in comune colla Società della rete Mediterranea. Esse invece comprendono anche il traffico proprio dei tronchi isolati.

Movimento e prodotto viaggiatori. — La quantità dei passeggieri trasportata nel 1889 fu di. . . N. 15,122,633
mentre nel 1888 se ne trasportarono . . » 15,169,183

Differenza in meno N. 46,550

Confrontando fra di loro le diverse categorie dei viaggiatori, si scorge che nel 1889 aumentò di 121,753 il numero dei passeggeri a prezzo intero, di 580 la quantità dei biglietti di abbuonamento e di 41,703 il numero delle persone trasportate per conto dello Stato; mentre diminuirono di 203,828 i viaggiatori a prezzo ridotto e di 6758 quelli con biglietto circolare.

La percorrenza dei viaggiatori a prezzo intero è cresciuta di chilometri 1,578,307, ma è diminuita in tutte le altre categorie, compresa quella dei viaggiatori trasportati per conto dello Stato, perchè si effettuarono nel 1888 dei trasporti a più lunghe distanze in occasione delle manovre militari e della grande rivista delle truppe per parte di S. M. il Re.

Si ebbe quindi nel 1889 una percorrenza totale di chilometri 852,292,074, la quale presenta la diminuzione di chilometri 68,865,835 in confronto di quella del 1888.

La percorrenza media complessiva delle cinque categorie è stata nel 1889 di 56 chilometri per viaggiatore, e cioè inferiore di 5 chilometri a quella del 1888.

Il prodotto totale di questo ramo di trasporti, compresi gli introiti diversi, che nel 1888 era salito a L. 39,907,485.23, fu nel 1889 di sole L. 39,018,359.41, d'onde una differenza in meno di L. 889,125.82 nel 1889.

Secondo la promessa fatta nella Relazione sul Bilancio consuntivo del 1888, vi riferiamo i risultati del movimento e del prodotto che si ottennero coi treni direttissimi durante l'anno 1889.

Il movimento medio giornaliero è stato di 169 viaggiatori nel periodo, durante il quale essi vennero effettuati fra Milano e Roma, e di 105 viaggiatori durante il tempo in cui furono limitati al tratto Milano-Firenze. A questo movimento, che si ripartisce in misura quasi eguale fra le due

(1) Compresi i prodotti della linea Milano-Chiasso.
(2) Esclusi i tronchi isolati.
(3) Esclusi i tronchi isolati.

(1) Esclusi i tronchi isolati.
(2) Idem.

classi, la stazione di Firenze è quella che vi diede il maggiore contingente, e cioè la media giornaliera di 88 viaggiatori fra quelli partiti e arrivati. Dopo Firenze, vengono in ordine di importanza le stazioni di Bologna, Roma e Milano; il movimento da o per le altre stazioni fu in generale assai limitato.

La percorrenza media dei viaggiatori raggiunse la cifra di 200 chilometri circa per ogni viaggiatore nei periodi 1° gennaio-14 luglio e 24 ottobre-31 dicembre, e si limitò a 140 chilometri circa nel periodo 15 luglio-23 ottobre, in cui questi treni furono sospesi fra Firenze e Roma. Le suddette percorrenze sono quasi le stesse pei viaggiatori di 1ª e 2ª classe.

Si ottenne con questa coppia di treni direttissimi il prodotto medio di L. 2.79 per treno-chilometro durante i primi due periodi, e quello di L. 2.20 nel terzo periodo 15 luglio-23 ottobre.

Trattandosi del primo anno di attivazione dei suddetti treni e considerando che sulla rete Mediterranea ne fu pure istituita una coppia pel servizio dei viaggiatori fra Milano e Roma (via Genova-Pisa), si può considerare come abbastanza soddisfacente il risultato economico ottenuto. Infatti, ammesso eziandio che siansi serviti dei suddetti treni parecchi passeggeri che in mancanza di essi avrebbero viaggiato nei treni già esistenti, il prodotto ottenuto è tale da rimunerare sufficientemente, anche tenuto conto della compartecipazione dello Stato, la spesa viva sostenuta per la loro attivazione, e d'altronde vuolsi tener presente la circostanza che, creando questa coppia di treni direttissimi, si poterono sgravare i treni diretti di una parte del loro carico eccedente i limiti normali, e quindi si risparmiarono molte spese di doppia trazione e gl'inconvenienti dei ritardi inevitabili nella loro corsa.

Bagagli, merci, veicoli e bestiame a grande velocità. — Sebbene sia diminuito di 2541 quintali il peso dei bagagli e campioni trasportati per conto dei privati, il loro prodotto segna un aumento di L. 50,944.60 in confronto del 1888, essendone cresciuta la percorrenza di km. 1,370,735.

Si ebbe invece una diminuzione di L. 29,262.79 nei bagagli trasportati per conto dello Stato, e ciò per causa della minore loro quantità (quintali 6169) e percorrenza (chilometri 1,566,937).

Negli altri trasporti compresi nella categoria dei bagagli si ebbe un lieve aumento nelle quantità, nelle percorrenze e quindi anche nel prodotto.

Nel trasporto delle merci, dei veicoli e del bestiame si verificarono le seguenti differenze in confronto dei risultati dell'anno 1888.

Aumentò il movimento dei cavalli a vagone scuderia, dei veicoli e feretri tassati a tariffa speciale, dei bozzoli morti e delle merci in genere per conto dello Stato, e conseguentemente il prodotto è cresciuto di L. 83,344.99.

Diminuirono invece gli altri rami di trasporto, e cioè le messaggerie, i bozzoli vivi, il numerario, i veicoli tassati a tariffa generale (L. 70,406.21), le merci tassate a tariffa speciale (L. 274,722.34), i trasporti per conto dello Stato del numerario, dei veicoli e del bestiame (L. 287,472.45).

Quindi, tenuto conto di tali diminuzioni e di quelle dei diritti fissi e degl'introiti diversi (L. 20,875.17), si ebbe, nel complesso, una differenza in meno di L. 570,131.18 di fronte all'anno 1888.

Merci e bestiame a piccola velocità accelerata. — Nel 1889 si trasportarono quint. 1,465,088 di merci, con un aumento di quint. 419,337 di fronte all'anno precedente, il quale è dovuto quasi esclusivamente ai trasporti di derrate alimentari spedite colle tariffe speciali n. 50 e 55.

In questa categoria figurano più specialmente le uve, che da quint. 286,050 trasportati nel 1888 ascesero nel 1889 a quintali 357,560, con un aumento di quint, 71,510, il quale dipende dal maggior movimento verificatosi fra le provincie meridionali e quelle settentrionali per la notevole differenza nei raccolti fra le une e le altre.

Ed a tale fatto devesi anche ascrivere la maggiore percorrenza chilometrica verificatasi in questo ramo di trasporti, avendo i vagoni di uva percorso in media chilometri 894 nel 1889 in luogo dei chilom. 839 riscontrati nell'anno precedente.

Conseguentemente il prodotto delle merci è salito nel 1889 a L. 3,453,858.87 con una differenza in più di L. 680,796.14 in confronto di quello del 1888.

Nel trasporto del bestiame a piccola velocità accelerata si ebbe di fronte all'anno 1888 un aumento 58,540 animali spediti a capo, corrispondente ad un incremento di prodotto di L. 54,897.05, e una diminuzione di 30,836 capi nel numero degli animali spediti a vagone completo, e di L. 56.964.44 nel relativo prodotto, essendo notevolmente diminuita la loro percorrenza di fronte a quella dell'anno precedente. Le cause di questa diminuzione sono da ricercarsi, oltrechè nella scemata esportazione all'estero per effetto della cessazione del trattato di commercio colla Francia, nella maggiore importazione di bestiame dalla Sardegna per la via di Civitavecchia nell'abbondanza del raccolto dei foraggi, il quale permise agli allevatori di bestiame di mantenerlo utilmente nelle stalle, invece di venderlo sui mercati; nell'impianto di grandi latterie, specialmente nel Veneto, tendenti a far concorrenza alla produzione del burro di Lombardia, ed in altre cause d'indole locale che contribuirono anch'esse alla sopraccennata diminuzione,

In complesso però i prodotti ottenuti dai trasporti a piccola velocità accelerata salirono nel 1889, compresi i diritti fissi e gl'introiti diversi, a L. 6,125,881.13, con una differenza in più di L. 199,941.44 in confronto del 1888.

(*Continua*).

TRAFFICO E PRODOTTI

delle principali Stazioni della Ferrovia del Gottardo nel 1889

Dal « 18° Rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo per l'Esercizio 1889 » — in corso di pubblicazione nel *Monitore* — riassumiamo il seguente prospetto del *traffico e del prodotto delle 14 principali stazioni* che nell'Esercizio dal 1° gennaio al 31 dicembre 1889 hanno dato un prodotto superiore a franchi 100,000.

Ordinandole in ordine decrescente giusta l'importo complessivo dei prodotti, diamo per ciascuna stazione:

1. Il numero dei viaggiatori in partenza;
2. Il peso totale delle merci spedite ed arrivate;
3. L'importo totale dei prodotti.

A chi, poi, gli piacesse fare un confronto fra i **65** *principali centri ferroviari italiani delle quattro Reti Mediterranea, Adriatica, Sicula e Reale Sarda*, d'un prodotto di oltre 500,000 lire, e le seguenti **14** *principali stazioni della Ferrovia del Gottardo*, d'un prodotto di oltre 100,000 franchi, ricordiamo che un prospetto dei primi abbiamo pubblicato nel n. 26 del 28 giugno del corrente anno.

STAZIONI	Numero dei viaggiatori in partenza	Peso totale delle merci arrivate e spedite (Tonnellate)	Importo totale dei prodotti (Franchi)
1. Chiasso . .	65,273	51,030	2,244.253.44
2. Brunnen. .	37,497	51,235	980,716.77
3. Lugano . .	97,355	29,206	853,107,78
4. Lucerna . .	35,620	23,767	775,193 —
5. Bellinzona .	92,125	28,982	546,205.78
6. Locarno . .	35,645	25,355	422,369.27
7. Pino-transito .	417	14,201	332,166.84
8. Rothkreuz .	9,864	10,305	275,590.87
9. Mendrisio .	52,810	11,046	151,165.06
10. Fluelen . .	28,341	5,983	149,753.25
11. Goeschenen .	19,298	4,561	146,001.28
12. Schwyz . .	44,929	12,449	128,238.83
13. Biasca . .	22,216	15,406	123,006.15
14. Airolo . .	16,397	9,257	108,632.02

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Per i biglietti a serie
sulla Mediterranea e sull'Adriatica.

In seguito ad invito del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico si occuparono dell'unificazione dei due sistemi, ora in vigore, per i biglietti a serie, ed hanno concordato un testo unico di norme e condizioni per l'uso dei biglietti stessi. Tali norme sono state testè sottoposte all'esame ed all'approvazione del suddetto Ispettorato Generale delle Ferrovie.

><

Ferrovia Casarsa-Gemona.
(*Avviso appalto unico incanto costruzione tronco Casarsa Spilimbergo*).

Alle ore 10 antimeridiane del 15 ottobre p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, e presso la R. Prefettura di Udine, avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco Casarsa-Spilimbergo della ferrovia Casarsa-Gemona distaccantesi dalla linea in esercizio Mestre-Cormons a metri 710.18 dall'asse del fabbricato viaggiatori della Stazione di Casarsa, della lunghezza di metri 19+323 circa, escluse le espropriazioni stabili, la provvista del materiale metallico d'armamento, la fornitura e posa in opera dei meccanismi fissi e del telegrafo, per la presunta somma di L. 1,504,500, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'asta avrà luogo a termini dell'art. 87, lettera *a*, del Regolamento di contabilità 4 maggio 1885, n. 3074, e cioè mediante offerte segrete da presentarsi all'asta, o da farsi pervenire in piego suggellato per mezzo della posta, ovvero consegnandolo personalmente, o facendolo consegnare a tutto il giorno che precede quello dell'asta, all'Ufficio Contratti di questo Ministero od al Prefetto di Udine.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto; e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale, per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, modificato con Decreto Ministeriale in data 14 giugno 1889, e colle aggiunte introdottevi fino al 31 dicembre 1889, e di quello speciale in data 4 ottobre 1889, visibili assieme alle altre carte del progetto nei suddetti uffici di Roma e di Udine, a partire dal giorno 15 settembre 1890.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi 24 (ventiquattro) dalla data del Verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 63,000, quella definitiva in L. 126,000; ambedue in numerario od in titoli, come all'articolo 3 del Capitolato generale di appalto.

><

Ferrovie Noto-Licata e Aulla Lucca
(*Avviso appalto unico incanto ferri minuti per armamento*).

Alle ore 10 antimeridiane del 27 settembre corrente, in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti del 1° tipo ferrovie complementari, per l'armamento dei tronchi in costruzione delle linee Noto-Licata e Aulla-Lucca, in due distinti lotti, come dal quadro che segue:

Lotti	Indicazione delle provviste		Somma di stima salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto
I.	Stecche corniere... Quint.	1,196.96	98.000.00
	Piastre di fondo . »	978.88	
II.	Chiavarde con rosette »	234.10	44.000.00
	Arpioni . . . »	676.46	

Cauzione: 1° lotto, provvisoria L. 4,900, definitiva L. 9,800; II° lotto, provvisoria L. 2,200, definitiva L. 4,400.

Il termine perentorio di consegna di ciascuna partita costituente i vari lotti, è quello rispettivamente stabilito nel Capitolato speciale d'appalto in data 4 giugno 1890.

I luoghi di consegna dei materiali sono quelli stabiliti nello stesso Capitolato speciale di appalto.

L'asta avrà luogo a termini dell'art. 87, lettera *a*, del Regolamento di contabilità 4 maggio 1885, n. 3074, e cioè mediante offerte segrete da presentarsi all'asta, o da farsi pervenire in piego suggellato all'autorità che presiede all'asta, per mezzo della posta, ovvero consegnandolo personalmente, o facendolo consegnare a tutto il giorno che precede quello dell'asta.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto; e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale, per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, e di quello speciale in data 4 giugno 1890, visibili assieme alle altre carte del progetto nell'Ufficio Contratti del Ministero.

><

Ferrovia Catanzaro-Sant'Eufemia.
(*Stato lavori tronco Settingiano-Marcellinara al 1° agosto 1890*).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco Settingiano - Marcellinara, della linea Catanzaro-Sant'Eufemia, in appalto all'Impresa Levi Ottaviano, riceviamo le seguenti informazioni, che sono riferite al 1° agosto p

A quell'epoca l'avanzamento della galleria di Marcellinara, della lunghezza di m. 1763, aveva raggiunto: nello *scavo:* piccola sezione m. 1368, calotta m. 1294, strozzo m. 1190.20, piedritti m. 1152 65, arco rovescio m. 1097 20; nella *muratura:* calotta m. 1255, piedritti m. 1152 65, arco rovescio metri 1093,20. Nel corso del mese di luglio si ebbe un avanzamento medio giornaliero nello scavo in piccola sezione di m. 1.23 dal lato Catanzaro e m. 1.65 dal lato Sant'Eufemia.

Per i lavori esterni alla galleria: le *espropriazioni* sono compiute; le *opere d'arte maggiori* sono ultimate; le *opere d'arte minori* trovansi già finite, meno un acquedotto di m. 0.60 ed i lavori di finimento; i *muri* sono ultimati; le *case cantoniere* sono complete, meno la coloritura; i *fabbricati* della stazione di Marcellinara: fabbricato viaggiatori e cessi, compiuti meno i lavori di finimento; nel magazzino merci mancano le serramenta e la coloritura esterna; i lavori di consolidamento sono parte eseguiti e parte in corso di avanzata costruzione. Devonsi però ancora studiare le opere di consolidamento necessarie in due località ove recentemente si sono manifestate delle frane.

><

Stazione marittima di Venezia.
(*Impianto di piattaforme, peso a bilico e binari*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato, per approvazione, al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate la proposta per l'impianto nella stazione marittima di Venezia di N. 4 piattaforme e di un peso a bilico sui binari provvisori costruiti in servizio delle nuove banchine, per il prolungamento dei binari stessi, e per la costruzione di altri due sul ciglio delle banchine medesime.

I lavori, il cui importo ammonta a L. 70,100, saranno eseguiti in economia, fatta eccezione per la fornitura della ghiaia che sarà concessa a cottimo.

><

Ferrovia Roma-Firenze.
(*Impianto della nuova stazione di Ponticelli fra Ficulle e Chiusi*).

La prefata Direzione Generale ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto pell'impianto di una nuova stazione nella località detta Ponticelli al chilometro 156.315 della linea Roma-Firenze, fra le stazioni di Ficulle e di Chiusi.

La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 78,046, escluso il valore del materiale metallico di armamento, il cui importo presunto rileva a lire 11,400.76.

I lavori saranno eseguiti in economia per tutto quanto riflette l'armamento; gli altri saranno dati in appalto a licitazione privata.

><

Trasporto uve, mosti e vini sulla Mediterranea.
(*Treno speciale diretto giornaliero dall'Italia Meridionale all'Alta Italia*).

In occasione della imminente vendemmia, pei trasporti, a vagone completo a *piccola velocità accelerata, di uve, mosti e vini*, in provenienza da stazioni dell'Italia Meridionale, Rete Mediterranea, destinati a località dell'Alta Italia della stessa rete, sarà effettuato giornalmente e fino a nuovo avviso un treno speciale diretto coll'itinerario ed orario pubblicati.

Rimane inteso però che i termini di resa saranno computati nella misura stabilita dalle vigenti tariffe, non rispondendo l'Amministrazione dell'eventuale mancato inoltro dei trasporti con esso treno speciale.

La stessa Amministrazione procurerà di affrettare altresì il trasporto delle spedizioni di recipienti vuoti di ritorno.

><

Trasporti di vini e di uve pigiate sulla ferrovia del Gottardo.

A datare dal 15 settembre a. c. sarà attuato il *Supplemento II* alla tariffa-merci interna della Ferrovia del Gottardo del 1° gennaio 1890, in seguito a cui sono ammesse altre stazioni alla tariffa eccezionale per il trasporto di vini e di uve pigiate. Il supplemento di cui si tratta è a disposizione gratis di chi ne farà richiesta presso l'Ufficio commerciale della Direzione in Lucerna.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio ferroviario.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi un progetto compilato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo per i lavori di ampliamento della stazione di Campiglia Marittima, sulla linea Pisa-Roma, in dipendenza della nuova linea Campiglia-Piombino, per la cui esecuzione è preventivata la spesa di L. 191,510;

2. Che nell'approvare gli atti di collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Emiliani Antonio per la costruzione del tronco Alfonsine-Ravenna, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, si possano accordare all'Impresa medesima i maggiori compensi dovutile in linea di diritto e riconosciuti dal Collaudatore e dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

3. Che possa approvarsi il progetto di appalto dei ferri minuti occorrenti per l'armamento dei tronchi da Militello a Caltagirone, nella ferrovia da Valsavoia a Caltagirone, il cui importo complessivo è preventivato di L. 191,300;

4. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto dei lavori occorrenti al parziale ampliamento della stazione di Chivasso, compilato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 119,500:

5. Che meriti la superiore approvazione il progetto compilato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo per il completamento della massicciata sul tronco da Taranto a Latiano della ferrovia Taranto-Brindisi. La spesa all'uopo presunta ammonta a L. 51,000;

6. Che nell'approvare gli atti di collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Giuseppe Piazza per la costruzione del binario dalla stazione al porto di Licata, nella ferrovia da Catania a Licata, si possa accordare all'Impresa stessa il maggior compenso proposto dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con applicazione della multa contrattuale per ritardo nel compimento dei lavori.

Il prefato Consiglio ha anche dato il suo parere sugli atti di collaudo e di liquidazione finale per la fornitura di meccanismi fissi messi in opera sulla ferrovia Portogruaro-Casarsa, dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche di Padova.

><

Tariffe.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto, con parere favorevole, al R. Ispettorato Generale delle Ferrovie una domanda della Ditta Vitaliano Greco tendente ad ottenere la proroga d'un anno (alle stesse condizioni) della concessione che scade col 14 del corrente mese, relativa ai trasporti di sansa vergine effettuati da stazioni della linea da Metaponto a Bagnara e diramazioni, per quelle di Castellamare di Stabia, Molfetta, Bari, Brindisi, Gallipoli e Taranto, alle quali la Ditta predetta chiede che vengano aggiunte quelle di Trani e di Monopoli.

><

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio venne stabilito che le spedizioni di legname, non nominato, greggio, occupante vagoni congiunti, ed eseguite da stazioni del Lago Maggiore per Milano, possano essere tassate coi prezzi della tariffa locale N. 217, P. V., calcolati secondo il disposto della tariffa speciale N. 124, P. V.; il tutto giusta la proposta all'uopo presentata dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

><

I Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio hanno firmato due decreti del tenore seguente:

a) « È approvata in via d'esperimento per la durata di un anno, a partire dal 1° settembre 1890, la tariffa locale provvisoria a grande velocità sulle due reti Adriatica e Mediterranea, per il trasporto del pane spedito dai panifici militari ai Corpi e riparti di truppa distaccati, coi prezzi ed alle condizioni risultanti dalla proposta presentata dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in nome proprio e per conto della Società per le Strade Ferrate Meridionali;

b) « Nella nomenclatura delle merci delle tariffe speciali N. 50, e N. 55 a piccola velocità accelerata aggiungere la voce: *olio di oliva in botti, barili o stagnoni*;

« Nell'elenco delle merci fruenti di tariffa speciale a grande velocità od a piccola velocità accelerata, aggiungere la voce: *olio di oliva in botti, barili o stagnoni*, colla indicazione nella prima colonna delle tariffe speciali N. 1 e 3, grande velocità, e nella terza colonna delle tariffe speciali N. 50 e N. 55 »: il tutto giusta la proposta presentata alla Superiorità dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo d'accordo con quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia ».

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Vertenza coll'ingegnere Gargiulo per compensi relativi al suo studio della ferrovia Eboli-Reggio;
2. Progetto esecutivo del tronco Rionero-Potenza della ferrovia Rocchetta Melfi-Potenza;
3. Progetto di un viadotto nel fosso S. Ignazio alla progressiva 194.107 della ferrovia Roma-Segni;
4. Variante sulla strada provinciale dai Falcioni a S. Cassiano per l'impianto della tramvia del Chianti;
5. Progetto d'ampliamento e sistemazione della stazione di Rocchetta Melfi sulla linea Foggia-Rocchetta.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Messina-Patti-Cerda — *Visita di ricognizione ed inaugurazione del tronco Milazzo-Barcellona.* — La visita di ricognizione di detto tronco ha luogo oggi 13; la inaugurazione sarà fatta il 20 corrente.

Della inaugurazione del tronco San Filippo (Santa Lucia)-Milazzo abbiamo detto nel n. 34.

— *Cambiamento di nome delle stazioni di San Filippo e di Spadafora.* — Le stazioni di San Filippo e di Spadafora, della linea Messina-Patti-Cerda, hanno assunto rispettivamente le denominazioni di *Santa Lucia* e di *Venetico*-Spadafora.

Ferrovie Aretina e Pistoiese. — *Stato dei lavori d'allacciamento.* — I lavori di allacciamento della ferrovia Aretina colla Pistoiese sono già incominciati. Lo scavo della galleria, lato Pistoia, è iniziato; ed a giorni s'inizierà quello dal lato Roma. I lavori saranno ultimati nel tempo stabilito dal contratto.

Ferrovia Chiavenna-Castasegna al confine svizzero — *Domanda di sussidio al Governo italiano, alla Provincia e al Comune di Milano.* — Del progetto di una ferrovia Chiavenna-Castasegna al confine svizzero, abbiamo fatto cenno in parecchi numeri del nostro *Monitore*; ed all'uopo ricordiamo specialmente i numeri 32 e 30, nel quale ultimo v'ha un riassunto per precedenti richiami, sino al n. 48 dello scorso anno.

Crediamo intanto opportuno riportare dalla *Lombardia* di ieri 12, la seguente notizia:

« Veniamo informati essere giunta alla Provincia ed al Comune nostro, (di Milano), una domanda di appoggio e sussidio per una ferrovia da Chiavenna al Maloja, e di là per l'Engadina, sottopassando con *tunnel* di 7500 metri il monte della Scaletta, a Davos, ove si rannoderebbe alla tratta già in esercizio da Davos a Landquart. La linea è a binario ristretto a scartamento d'un metro, ma perfettamente adatta al servizio, che dovrà fare, di *touristes* e merci a grande velocità specialmente. Non pertanto si tratta di un passaggio delle Alpi, a piccola sezione, ma pur sempre tale, destinato a sostituire in parte, e finchè le finanze nostre saranno ridiventate floride, quel passo della Svizzera Orientale tanto da Milano sempre desiderato ».

L'articolo estendesi poscia a sviluppare gli interessi economici di questo nuovo passo ferroviario delle Alpi colla regione lombarda e specialmente con Milano; ma noi ne riferiamo quella parte soltanto che riguarda i sussidi chiesti al Governo italiano, alla Provincia ed al Comune di Milano.

« Certo questa ferrovia è di una importanza così grande, da superare di gran lunga l'importo dei modesti sussidi chiesti dai promotori esteri, alla provincia di Milano per L. 50,000, ed alla città di Milano per L. 30,000.

« Circa al Governo non crediamo sia il caso di usare parole di eccitamento ad accordare la concessione del tratto da Chiavenna a Castasegna anche col sussidio già ammesso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (1) in L. 3000 al chilometro. Si spenderanno 30,000 lire all'anno per quei 10 chilometri, ma se ne guadagneranno alcune centinaia di mille coll'aumento di traffico sulla rete esistente, nella quale l'erario ha cointeressenza del 37 1/2 per cento in forza delle Convenzioni del 1885 ».

La linea — riassumiamo infine — costerà almeno 25 milioni e si costruirebbe tutta con capitali esteri, salvo i piccoli precitati sussidi chiesti al Governo italiano, alla Provincia ed alla città di Milano.

— *Presentazione del progetto della ferrovia Landquart-Chiavenna ai Governi italiano e svizzero.* — L'ing. Wetzel presentò ai Governi italiano e svizzero il suo progetto di ferrovia da Landquart a Chiavenna, con binario di un metro senza ingranaggio e con un *tunnel* attraverso il monte Scaletta a 2000 metri di altezza, con un macchinismo speciale per lo sgombero della neve, e i carrozzoni in legno.

Tramvia elettrica Firenze-Fiesole. — *Prove e prossima apertura all'esercizio.* — All'applicazione della trazione elettrica alla tramvia Firenze-Fiesole ci occorse parecchie volte di accennare durante gli studi del progetto e durante i lavori (2); annunciamo ora che il 9 corrente furono fatte le prime prove sull'ultimo tratto da San Domenico a Fiesole, che è stata accordata alla Società della tramvia del Chianti e dei Colli fiorentini l'autorizzazione di poter sostituire sulla tramvia Firenze-Fiesole all'attuale trazione a vapore la trazione elettrica, sistema Sprague.

L'apertura all'esercizio avrà luogo probabilmente il 19 corrente.

Circa le prove fatte il 9 corrente aggiungiamo i seguenti particolari:

Dopo la prova sul tratto S. Domenico-Fiesole, la tramvia elettrica ha fatto felicemente tre corse senza il menomo ostacolo, dalla stazione di San Gervasio alla piazza Mino di Fiesole: e viceversa. Erano sulla tramvia, nelle varie gite, l'ingegnere Wetmore, che rappresenta a Firenze l'ingegnere americano Sprague, inventore d'un nuovo sistema di *trams* elettrici: l'ingegnere Lenci, direttore tecnico della Società delle tramvie del Chianti e de' Colli fiorentini: il cav. Emanuele Fenzi, presidente e istitutore benemerito di tal Società: il conte Carlo Moretti, amministratore delegato; altri invitati.

Nelle prove del 9 corrente la tramvia elettrica ha fatto sei chilometri all'ora, velocità prescritta; del resto sarebbe

(1) Vedi « Notizie ferroviarie italiane » nel n. 30 del 20 u. s. luglio a pag. 480.
(2) Vedi specialmente i numeri 25 e 7 del corrente anno.

capace d'una velocità ben maggiore. Nell'ultima gita furono accese le lampade elettriche, di cui è fornita ogni carrozza.

— *Carrozze, trazione, motori, dinamo*, ecc. — Le carrozze sono sullo stesso tipo di quelle per la linea del Chianti: e furono costruite in Firenze nella officina Desirau. Sono dodici per il servizio elettrico: e partiranno, di mezz'ora in mezz'ora, dalla piazza di Fiesole, come da quella di San Marco. Ogni carrozza ha 24 posti ne' sedili interni; otto sulle piattaforme.

Abbiamo già detto che le carrozze di questa tramvia elettrica non differiscono in nulla, per la lor forma generale, dalle carrozze delle tramvie a cavalli, o a vapore. Soltanto la carrozza della linea elettrica ha, nel centro del suo tetto un'asta di leggerissimo legno, coperta d'una leggiera striscia di rame, e che si alza, s'abbassa, si volge, per la elasticità di due molle, a cui è affidata: una orizzontale, l'altra verticale. In cima a tale asta mobile è una puleggia di metallo, molto incavata; la quale, mediante l'ingegnoso sistema di molle, è mantenuta sempre in contatto con la parte inferiore del filo elettrico, detto *filo di servizio*, che ricorre per tutta la linea e che è in assoluta rispondenza con l'asse binario. Questo filo è in bronzo silicioso; non si può ossidare e dura lungamente contro le intemperie.

La corrente elettrica è distribuita a questo filo, lungo la linea, da un cavo rivestito di guttaperca, isolante; e da fili traversi, corrispondenti col cavo, posti a breve distanza. Se, a caso, accadesse che il filo di servizio si troncasse, l'interruzione rimarrebbe molto circoscritta; la carrozza mercè qualche lieve provvedimento potrebbe continuar la sua corsa. Con sistemi differenti da quello adottato per la linea elettrica di Fiesole, un'interruzione del filo può lasciar ferme otto o dieci carrozze, che già si trovino in movimento sulla linea. Su questa di Fiesole le carrozze possono andare soltanto a una, a una; o meglio vanno l'una separata dall'altra; poichè se ne possono far partire un certo numero, a breve distanza le une dalle altre. La puleggia, che è in cima all'asta di legno, coperta di rame, sopra il tetto della carrozza, e che corre sempre sotto il filo di servizio, riceve da esso l'elettricità e la comunica sotto la vettura, ove si trovano due piccole *dinamo*. Queste sono subito in movimento; e, per via di ruote dentate e rocchetti, determinano pure il movimento degli assi su cui poggiano le ruote della carrozza. E la carrozza acquista il suo regolarissimo corso.

Sulle due piattaforme, poi, di ogni carrozza vi sono due *commutatori*. Il conduttore può aumentare, diminuire la velocità della carrozza, facendo girare, in meno di un secondo, il manubrio del *commutatore*. Ogni carrozza è munita di due freni potentissimi.

La forza elettrica parte dall'Officina nella stazione di San Gervasio. Colà sonvi tre caldaie, lunghe metri 4.10 e larghe m. 2 ciascuna. Ogni caldaia serve a fornire vapore a uno de' tre motori verticali che sono al piano superiore dell'officina: motori della forza di 80 cavalli. Nelle prove fatte, queste motrici hanno dimostrato una forza di circa 500 cavalli, mentre son richieste per soli 80.

Le tre dinamo, con cui comunicano i fili elettrici, pe' quali le carrozze han movimento, furono costruite nelle grandiose officine dell'Edison a Schenectady. Son dell'antico tipo, con aggiunte di perfezionamento, e sono della forza di 55,000 *watts*, corrispondenti a circa 80 cavalli di vapore. Al rocchetto di ogni dinamo sono avvolti quaranta chilom. di filo elettrico; le dinamo fanno mille giri al minuto.

Con una sola caldaia, con una sola motrice e una sola dinamo in movimento, si supplirà al servizio ordinario: si potranno avere, contemporaneamente, sulla linea, in salita e discesa, fino a 8 carrozze. Con due caldaie accese, due motrici, due dinamo, si supplirà anche a' servizi più straordinarii, in occasione di feste, o d'altro: e si potranno avere in movimento tutte le 12 carrozze. La terza caldaia, la terza dinamo, la terza motrice rimangono sempre in riserva: garanzia, nel caso di qualsiasi guasto, che le corse della tramvia non possono essere interrotte.

La linea elettrica aerea, sulla quale poggia la puleggia o rotella da noi descritta, ossia la *ruzzolina*, come l'han già chiamata a Fiesole — segue a puntino l'andamento dell'asse binario.

Il materiale elettrico è stato costruito nell'America del Nord.

Per coloro, ai quali piacesse un confronto tra il sistema di trazione elettrica della tramvia *Firenze-Fiesole* ed il sistema di quella *Roma-Ponte Molle*, ricordiamo che dell'impianto di questa linea, dei motori, del macchinario e delle carrozze abbiamo dato notizie nel n. 28 a pag. 447.

Tramvia a vapore Palermo-Monreale. — *Commissione del Consiglio Comunale di Palermo per esame.* — Di questo progetto, richiamato a nuovi studi, abbiamo fatto cenno nel n. 30. Annunciamo ora che nella seduta del 23 u. s. agosto il sindaco di Palermo riferì al Consiglio Comunale sopra una istanza di concorso per la costruzione della tramvia a vapore tra Palermo e Monreale, e per la concessione del suolo stradale necessario allo sviluppo della linea nel territorio del Comune.

S'impegnò una lunga e viva discussione, che assorbì tutta la seduta. Finalmente si deliberò di nominare una Commissione di cinque membri, senza restrizione alcuna nel suo mandato, con l'incarico di riferire nel termine di un mese. Il Sindaco, seduta stante, nominò la Commissione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Materiale mobile; numero, peso e proporzione.* — Sulle ferrovie francesi, che in complesso misurano chilom. 31,199, corrono 9422 locomotive, e di queste, 4224 per viaggiatori o miste.

Le vetture da viaggiatori sono 21,809, e cioè 4467 di 1ª classe, 7472 di 2ª classe e 9870 di 3ª classe. Vi sono inoltre 9692 carri per i viaggi a grande velocità e carri 233,155 per merci, ghiaia e diversi.

Si ha così un complesso di 264,656 veicoli, contandosene 149,092 muniti di freno, dei quali 40,000 di freno a mano.

Le locomotive per i treni viaggiatori pesano dalle tonnellate 48.8 a tonn. 18.6, e quelle per i treni merci da tonn. 50.7 a tonn. 17.

Una vettura di 1ª classe pesa in media tonn. 8.8; però alcune della Compagnia P. L. M. vanno fino a tonn. 12.7. Le più leggiere sono quelle della linea di cintura di Parigi, che non giungono a 6 tonn. Il numero dei posti di ciascuna vettura varia dai 24 ai 28, spettando quest'ultimo numero alle pesanti vetture della P. L. M.

Il peso medio delle vetture di 2ª classe è di tonn. 7.7, e la loro capacità di 43 posti.

Finalmente le vetture di 3ª classe pesano in media tonnellate 7.3 ed hanno una capacità media di 48 posti. Quelle delle Compagnie del Nord e dell'Ovest pesano tonn. 6.3 e contengono 50 posti.

I vagoni merci pesano da tonn. 5.4 a tonn. 9.

Negli ultimi dieci anni le locomotive per treni da viaggiatori vennero sempre aumentando di peso, mentre il peso massimo di quelle per i treni merci rimase invariato. E da notare che più non sono in uso le leggiere locomotive d'una volta.

Anche il peso delle carrozze è andato aumentando in proporzione delle maggiori comodità che si vollero procurare ai viaggiatori. E del pari aumentò peso e portata di carri pei treni merci.

Le locomotive e le carrozze necessarie per chilometro di strada si può ritenere in genere di 0.30. Il numero delle locomotive, tuttavia sulle ferrovie del Nord è di 0.46, e su quelle di Stato di 0.21. La proporzione delle vetture è poi di 0.14 per quelle di 1ª classe, di 0.24 per quelle di 2ª e di 0.32 per quelle di 3ª. La quota dei carri è di 7.45 per chilometro di strada.

Nel 1876 i carri muniti di freno erano solamente 35,665 e di 61,030 nel 1889.

Per speciali notizie sul materiale rotabile della P. L. M. vedi n. 18.

— *Seconda linea da Lione a Saint-Etienne; grande viadotto dalla Croix-Rousse a Fourvières.* — Al progetto di gettare un grande ponte a Lione, che congiunga direttamente le due colline della Croix-Rousse a Fourvières non è la prima volta che accenna il *Monitore.*

Ed ora i progetti presentati, e le annessevi domande di concessione da parte di parecchie Società, hanno scopo di collegare la stazione della Croix-Rousse, capo-linea della ferrovia Lione-Trévoux e Lione-Belfort per Besanzone, colla stazione di Saint-Just, a Fourvières, testa di linea della piccola rete dell'Ovest lionese.

Per tal modo la ferrovia si prolungherebbe verso Saint-Etienne, lungo il fianco delle montagne, e raddoppierebbe, secondo il progetto a cui accennammo nel n. 34, la linea da Lione.

— *Esperimento di un sistema di escursioni provvedute dalla Società ferroviaria del Nord.* — Nel n. 31 abbiamo accennato ad un esperimento di escursioni giornaliere dirette e provvedute dalla « London and North Western Railway » a mo' di quelle eseguite dalle conosciute Agenzie di escursioni e viaggi Cook, Chiari, Gaze e Lubin, ecc.

L'esempio dato dalla Società ferroviaria inglese fu raccolto dalla Società francese del Nord; questa, con animo di proseguire più ampiamente l'esperimento, organizzò intanto per il 7 corrente una prima escursione a Compiègne ed a Pierrefonds.

Previo accordo colla « Société des voyages économiques » la Società del Nord offrì i seguenti patti a quanti volessero prendere parte alla escursione domenicale:

1. Per 16 fr. in 2ª classe e 14 in 3ª il biglietto d'andata e ritorno da Parigi a Pierrefonds;
2. Asciolvere, mediante appositi scontrini, nei principali ristoranti di Compiègne;
3. Passeggiata in carrozza per la foresta, visitandone le più attraenti località;
4. Pranzo a Pierrefonds, dopo averne visitato il castello feudale;
5. A coloro, infine, che non volessero approfittare di questa combinazione, fu tuttavia concesso di recarsi a Compiègne od a Pierrefonds giusta le consuete norme delle ordinarie escursioni domenicali.

I patti, o meglio, il sistema della Società francese del Nord, non è veramente quello adottato dalla « London and North Western Railway »; la quale si sostituì direttamente alla Agenzia dei viaggi e realizzò perciò a suo proprio rischio e pericolo tutti i vantaggi dell'escursione. Tuttavia anche il sistema messo in esperimento dalla « Nord » realizza un vero progresso sopra le varie combinazioni dei treni di piacere.

Ferrovie Svizzere — *All'ordine del giorno per la prossima Sessione autunnale dell'Assemblea Federale.* — Il Consiglio Federale ha fissato la lista delle questioni da trattarsi dall'Assemblea federale nella prossima Sessione autunnale che incomincierà il 22 corrente.

Tra le altra proposte ve ne hanno dodici che concernono affari ferroviari e tra queste annotiamo le dimande di concessione per le ferrovie della *Jungfrau* (1), *Stanstadt-Engelberg*, *Cinaskes-Martinsbruck*, *Montreux-Monthavon*, *Wimmis-Riesen*, *ferrovia regionale in Val de Ruz*, *Porrentruy-Bonsol*, *Gimel-Aubonne-Allaman*, *Göschenen-Andermatt.*

Ferrovie Prussiane. — *Riassunto 1872-1890 delle linee riscattate dal Governo.* — Dei successivi riscatti di linee ferroviarie da parte del Governo Prussiano abbiamo trattato, quasi annualmente nel *Monitore*, aggiungendo alle notizie un cenno delle considerazioni economiche, politiche e militari, che traevano costantemente il Governo Prussiano all'impresa.

Riassumiamo ora, per ogni anno del dicianovennio, i risultati della medesima, cioè dal 1872 in cui ebbe luogo il primo riscatto, ai riscatti già compiutisi nel corrente anno.

(1) Vedi « Notizie ferroviarie estere » del n. 34 a pag. 543.

Anno	Numero delle linee	Importo (marchi)	Lunghezza (chilometri)
1872	1	10,011,100	49.97
1876	1	41,251,700	223.54
1879	4	1,092,352,800	3,363.74
1880	4	740,015,200	1,638.28
1882	7	1,081,340,400	3,145.40
1884	10	985,181,350	3,765.88
1885	4	94,731,200	947.65
1887	5	57,237,500	524.58
1889	2	6,254,250	61.75
1890	4	39,481,550	447.80
	42	4,147,857,050	14,168.59

Tramvie nell'Est Africano. — *A Massaua nella Colonia Eritrea.* — Riportiamo dal *Popolo Romano:* « La Ditta Garavaglia di Napoli vuol dotare Massaua di un *tramway* a cavalli, che da ras Mudur andrebbe fino in fondo al Taulud, facendo una fermata ai posti coloniali. È una bella idea.

« L'ing. Dante Baldari, che è Direttore dei lavori stradali della Ditta medesima, mi diceva che non si pagherebbe più di 10 centesimi per corsa; mi assicurava che fra non molto avremo questo grande beneficio di locomozione.

« Quando si pensa che a Massaua non vi sono vetture pubbliche, si capirà tutta l'importanza di questo fatto. Nelle ore in cui il sole brucia, poter girare la città in carrozza mediante 10 o 20 centesimi, è una buona ventura che nessuno si lascierà sfuggire ».

Notizie Diverse

Obbligazioni Ferroviarie — *Dal Regolamento per l'emissione ed il servizio delle Obbligazioni 5 0/0 in esecuzione della Legge 30 marzo 1890, n. 6751 (Serie 3ª).* — Come accenniamo negli « Atti Ufficiali » di questo numero, è stato pubblicato il Regolamento, approvato con R. Decreto, per l'emissione e il servizio delle obbligazioni 5 per 100 in esecuzione della legge, per provvedere al pagamento delle spese di costruzione delle linee ferroviarie Eboli-Reggio e Messina-Cerda, indicate all'art. 4 della legge 24 luglio 1887, e dalla Marina di Catanzaro allo Stretto di Veraldi, di cui all'art. 4 della legge 20 luglio 1888.

Le obbligazioni frutteranno l'interesse annuo del 5 per 100 pagabile a semestri maturati il 1° gennaio ed il 1° luglio di ciascun anno.

Le obbligazioni saranno emesse dalla Direzione Generale del Debito pubblico, e costituiranno un debito speciale da essa amministrato.

Le obbligazioni saranno rappresentate da titoli al portatore.

Essi potranno essere di due specie:

Unitari, rappresentanti ciascuno una sola obbligazione di lire 500 di capitale nominale;

Quintupli, rappresentanti ciascuno cinque obbligazioni, del capitale nominale complessivo di lire 2500.

I primi frutteranno lire 25 ed i secondi lire 125 annue soggette alla imposta sui redditi di ricchezza mobile.

Il pagamento degli interessi ed il rimborso dei capitali dei titoli sorteggiati saranno fatti dalle Casse dello Stato nel Regno.

Il rimborso del capitale delle obbligazioni estratte, in ragione di lire 500 per ciascuna obbligazione, sarà disposto dalla Direzione generale del debito pubblico mediante mandati da emettersi a seguito di domanda.

La domanda potrà essere esibita alla sede della Direzione generale predetta, o direttamente o col mezzo delle Intendenze di finanza.

Il Tesoro potrà anticipare il rimborso dei titoli dopo dieci anni dalla emissione di ciascuna serie.

A corsi inferiori alla pari, l'anticipazione del rimborso potrà farsi con acquisto dei titoli sul mercato, o con invito

ai detentori di portarli al riscatto; in questo caso la presentazione dei titoli sarà facoltativa.

Quando i corsi fossero alla pari, o superiori, i detentori non potranno essere chiamati alla anticipata presentazione dei titoli, se non contro rimborso dell'intiero valor nominale.

In questo caso la presentazione dei titoli sarà obbligatoria con diffida della cessazione d'ogni interesse dal giorno stabilito per il pagamento del capitale.

I certificati provvisori nominativi ed i certificati definitivi nominativi rappresentanti i crediti, che le Imprese costruttrici delle strade ferrate da Eboli a Reggio di Calabria, da Messina a Cerda e dalla Marina di Catanzaro allo Stretto Veraldi, hanno verso lo Stato pei lavori eseguiti sulle ferrovie medesime, ed appaltati a licitazione privata avanti la pubblicazione della legge 30 marzo 1890, potranno essere cambiali coi titoli speciali al portatore mediante decreto del Ministro del Tesoro.

Questi, sentito il parere del Ministero dei Lavori pubblici, determina volta per volta, le condizioni alle quali sarà fatto il cambio, subordinandolo più specialmente al componimento amichevole delle differenze e questioni che fossero pendenti con le Imprese costruttrici ed al regolare adempimento degli obblighi dei loro contratti.

Argini dei fiumi e bonifiche in Italia — *Adunanze di Commissioni ministeriali.* — Il giorno 7 corrente s'è riunita a Torino la Commissione ministeriale incaricata dello studio dei provvedimenti per migliorare le difese contro le inondazioni dei fiumi arginati dell'alta e media Italia.

— Il giorno 18 corrente, presieduta dal comm. Natalini, si riunirà a Bologna la Commissione ministeriale per la bonifica della pianura a destra del Reno.

— Per la Commissione idraulica, riordinata, vedi n. 29 a pag. 466.

Prodotti doganali. — *Dal 1° gennaio al 31 luglio 1890.* — Nel numero 35 abbiamo riassunto, nella sua cifra complessiva, il valore delle importazioni in Italia e delle esportazioni dall'Italia nei primi sette mesi dell'anno corrente col confronto al corrispondente periodo dello scorso anno; riassumiamo ora, comparativamente ad un modo, i prodotti doganali durante lo stesso periodo:

	PRIMI SETTE MESI	
	1890	1889
Dazi d'importazione . L.	139,529,790	137,032,672
» d'esportazione . »	3,760,647	3,835,139
Sopratasse di fabbricazione . . . . . »	4,599,692	1,579,986
Diritti di bollo . . . »	721,327	848,208
» marittimi . . »	3,354,228	3,181,959
Prodotti diversi . . »	821,879	670,614
Totale L.	152,787,563	147,148,578
Differenza nel 1890	+ L. 5,638,985.	

Il ponte sulla Manica. — *Esperimenti e studi per la costruzione.* — Galleria sottomarina e ponte, ponte e galleria da lungo tempo, con vece assidua, occupano tratto tratto la pubblica attenzione nei giornali inglesi e francesi.

Attualmente — dopo che il *bill* per la costruzione del tunnel sotto la Manica venne respinto dalla Camera dei Comuni in seconda lettura (v. n. 23) — è il progetto per la costruzione di un ponte sulla Manica che riprende l'aire.

Procedesi ora ad esperienze per conoscere esattamente la natura del terreno sul quale vorrebbesi costrurre il grande ponte. I lavori, diretti dai signori Hersent e Renaud, sono compiuti sulla sponda e costa francese, continuano su quelle inglesi.

Soddisfacentissimi ne dicono i risultati; i giacimenti geologici, in fondo al mare, presentano tutte le migliori condizioni per la buona esecuzione della progettata grandiosa opera.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 78,046 * per impianto nuova stazione di Ponticelli tra quella di Ficulle e Chiusi, oltre L. 11,476 per materiale metallico d'armamento;

L. 70,100 * per impianto nella stazione marittima di Venezia di 4 piattaforme, di un peso a bilico e prolungamento e costruzione di binari;

L. 19,060 per i lavori di consolidamento del rilevato stradale al chm. 45.716 della ferrovia da Termoli a Campobasso;

L. 9900 per provvedere al ricarico della massicciata del binario della ferrovia Roma-Solmona nel tronco compreso fra Montecelio Sant'Angelo e Tivoli;

L. 2570 per la esecuzione di lavori di completamento intorno alle cisterne dell'acqua potabile in costruzione presso sette case cantoniere della linea da Mantova a Legnago;

L. 2400 per la sistemazione del rilevato stradale in prossimità ai ponti sui canali Restara e Bisatto lungo la linea da Legnago a Monselice;

L. 1340 per l'impianto di due bocche di presa d'acqua per incendio nella stazione di Foggia ed uno nella stazione di Termoli, lungo la ferrovia Ancona-Foggia;

L. 1118 per munire di parapetto due sottovia esistenti sul tronco da Santo Stefano a Codogno, nella ferrovia Piacenza-Milano;

Progetto per la costruzione di una pensilina metallica lungo la fronte verso la ferrovia dei fabbricati viaggiatori delle stazioni di Spinazzola e di Altamura, lungo la linea Rocchetta Melfi-Gioia del Colle; la lunghezza delle pensiline sarà di m. 39.60 e la loro larghezza di m. 5.

Rete Sicula. — L. 8759.90 per il progetto per la costruzione di muretti di chiusura lungo il tratto di linea compreso fra i chilometri 237.313 e 239.990 da Palermo della linea Catania-Licata;

L. 5962.64 per il progetto per l'impianto di chiusure a bilico nei passaggi a livello del tronco di diramazione del porto di Licata.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 13,090 per sistemazione definitiva della trincea di Lomello fra le progressive 14.415.60 e 14.650 della linea Torreberetti-Pavia.

Ferrovie Secondarie Sarde. — Progetto di variante fra i chilometri 0.000 e 1.778 della nuova linea da Chilivani ad Ozieri.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Pei lavori di sistemazione scarpate in trincea di Lomello (linea Torreberetti Pavia). Importo L. 13,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 17 settembre 1890, alle ore 10 ant.;

Pei lavori di riordino della stazione di Eboli. Imp. L. 12,800. Il termine utile per la presentazione delle offerte scade col giorno 24 settembre 1890, alle ore 10 ant.

Ministero dei Lavori Pubblici (27 settembre, ore 10 ant). — Appalto * e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti 1° tipo ferrovie complementari per l'armamento tronchi in costruzione della linea Noto-Licata e Aulla-Lucca; in due lotti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Udine (15 ottobre, ore 10 ant.). — Appalto * e deliberamento definitivo delle opere e provviste per la costruzione del tronco Casarsa-Spilimbergo della ferrovia Casarsa-Gemona. Importo L. 1,504,500. Cauzione provvisoria L. 63,000; definitiva L. 126,000.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Appalto dei lavori di difesa della ferrovia Verona-Ala contro il fiume Adige, fra i chm. 22.887 e 38.000, dell'importo approssimativo di L. 37,600, col ribasso del 25 0[0 sui prezzi d'appalto, alla ditta Facciotti Giovanni.

Rete Mediterranea. — Perenno Giacomo di Trofarello, col ribasso del 21.50 0[0, i lavori di costruzione di un rifornitore per serbatoio di 50 metri, con annessa vasca di riserva, nella stazione di Nizza Monferrato;

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova, col ribasso del 24.25 0[0, i lavori di impalcatura metallica pel cavalcavia di Sgurgola (linea Roma-Napoli).

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Genova (16 settembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto per la costruzione del 1° tronco della strada comunale obbligatoria detta di Pentema, ecc. Importo ridotto L. 53,790 (V. n. 33).

— Appalto per la costruzione del 4° tronco della strada comunale obbligatoria di Rosso, ecc. Importo ridotto L. 118,560 (V. n. 33).

Municipio di Mugnano di Napoli (22 settembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione della strada obbligatoria comunale Mugnano-Melito. Importo L. 42,300. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva L. 6000. Fatali a giorni 15.

Consorzio tra i Comuni di Acqui-Visone-Grognardo-Morbello (23 settembre, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto per la costruzione della strada obbligatoria consortile che dall'abitato di Visone va oltre il passo della Guglia del torrente omonimo, con la costruzione di due ponti in muratura. Importo L. 72,700. Cauz. provvisoria L. 1000. Fatali a giorni 15.

R. Prefettura di Torino (26 settembre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori per l'allargamento della traversa di Villeneuve della strada nazionale n. 23 del Piccolo San Bernardo, tronco unico tra Aosta ed il confine francese. Importo ridotto L. 16,753.27 (V. num. 32).

R. Prefettura di Pisa (27 settembre, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione delle ripe e del fondo del canale emissario fra il ponte di Bientina e quello di Vicopisano (m. 3150). Importo L. 71,400. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in mesi sei.

Intendenza di Finanza di Milano (29 settembre, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori di demolizione e ricostruzione di parte del palazzo demaniale del Broletto in Milano:

I. Demolizione e conseguente ricostruzione in arretramento del corpo di fabbrica principale sul lato di levante verso la via Broletto. Importo L. 182,674.10;

II. Costruzione di due loggie laterali nel cortile verso la via Broletto e lavori di ristauro ed adattamento di vari locali. Importo L. 33,178.19.

Cauzione L. 21,600. Fatali 18 ottobre, ore 2 pom.

Comune di Acerno (15 ottobre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle provviste e lavori di condutture di acqua e costruzione di una pubblica fontana. Importo L. 56,478.37. Cauzione L. 2000.

Comitato Esecutivo per l'Esposizione Nazionale di Palermo. — Il 21 corrente avrà luogo l'appalto dei lavori di costruzione del palazzo delle Belle Arti. Importo L. 125,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Comune di Alcamo (20 settembre, ore 12 merid., fatali). — Fornitura di **tubi** di ghisa per la conduttura di acqua potabile, ecc. Importo ridotto L. 89,100 (V. n. 34).

Direzione Costruzioni Navali — Venezia — (22 settembre, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di N. 3 **caldaie** tubolari in acciaio per le macchine di esaurimento dei bacini. Imp. L. 15,600. Cauzione L. 1560.

Direzione Costruzioni Navali — Spezia — (25 settembre, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di n. 12 **gru** di ferro fucinato per palischermi, complete dei loro accessori. Imp. L. 15,600. Cauzione L. 1600.

Direzione Costruzioni Navali — Spezia — (27 settembre, ore 12 merid., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Fornitura di chilogrammi 36,000 di **rame** in pani per fusione. Importo L. 57,600. Cauzione L. 5760. Fatali 27 settembre, ore 12 merid.

R. Fonderia — Genova — (2 ottobre, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di tonnellate 300 carbone **coke**. Importo L. 17,000. Cauzione L. 1700. Consegna a giorni 50.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Antonio Schucany, Napoli: legno abete del Nord, L 101,774.48;

W. A. J. Wieghorst e F., Amburgo: un forno da pane, L. 8700;

B. Baffico e C., Spezia: candelieri di ottone e di ferro, lire 10,305.07;

Henry Wood e C., Liverpool: ancore e catene, L. 215,000;

Colella Adolfo, Napoli: droghe e colori, L. 9053.50;

Gustavo Palazio, Genova: olio minerale, L. 44,310;

Fratelli Garbarino, Genova: cuoi e pelli, L. 22,360.53;

Fratelli Rey, Torino: tessuti diversi, L. 6956.12;

Berretta e Sciaccaluga, Venezia: legname teak di Moulmein, L. 188,688.05;

Società Metallurgica Italiana, Livorno: tubi di ottone, lire 5278.50.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione di una passerella metallica per conto della ditta Aselmeyer.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			7mbre 6	7mbre 13
Azioni Ferrovie		Meridionali	L. 726	719
»	»	Mediterranee	» 590	583
»	»	Sicule	» 595	595
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	285
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 365	365
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie		Meridionali	» 530	527.50
Obbligazioni Ferrovie		Sassuolo-Modena	» 295	294
»	»	Novara-Seregno	» 207.50	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
»	»	» 2ª emiss.	» 309	308.50
»	»	Centrale Toscana	» 510	510
»	»	Meridionali	» 314.50	314.50
»	»	Sarde, serie *A.*	» 312	312
»	»	» serie *B.*	» 309	309
»	»	» 1879	» 309	309
»	»	Pontebba	» 456	456
»	»	Nord-Milano	» 264	263.50
»	»	Meridionali Austriache	» 342	342
»	»	Gottardo 4 %.	» 102.40	102.25

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

27 settembre — **Società Affittuaria della Ferriera di Colle.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede in Livorno.

30 settembre — **Società Anonima delle Miniere di Montecatini.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 9 ant., nella sede sociale in Firenze.

30 settembre — **Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede in Savona.

EMISSIONI.

Città di Torino. — L'interesse dei Buoni di Cassa, la cui emissione fu deliberata dal Consiglio comunale l'11 giugno ed il 16 luglio prossimi passati, e confermata dalla Giunta provinciale amministrativa, è stato fissato dalla Giunta comunale, in seduta 28 agosto scorso, nel tasso del 4 0[0 per le scadenze a 6 mesi, e del 4 1[2 0[0 per quelle ad un anno, nette di qualunque spesa.

Rivolgersi, per tutte le informazioni occorrenti, alla Tesoreria od alla Ragioneria del Municipio.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° ottobre saranno pagate in L. 6.32 nette le seguenti:

Cedola N. 24 delle obbligazioni emissione 1879;
» » 18 » 1ª » 1882;
» » 16 » 2ª » »

La *Gazzetta Ufficiale* del 10 corrente (n. 212) ha pubblicato la « Distinta delle Obbligazioni dell'Asse ecclesiastico create colla Legge

11 agosto 1870, n. 5784, state alienate prima dell'emanazione della Legge 23 luglio 1881, n. 333 (Serie 3ª), rimanenti oggi in circolazione, che si ammortizzano per pagamento di beni, ma non per estrazione a sorte ».

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

Belgio. — Per il 16 corrente è indetto un appalto di carboni per le ferrovie dello Stato per un complesso di 193,500 tonnellate; questo, come i precedenti appalti, assorbe l'attenzione del mercato.

Manifestasi intanto una tendenza al rialzo.

Germania. — Mercato indeciso stante specialmente la differenza tra i prezzi effettuati e quelli richiesti dai nuovi e vecchi Sindacati.

Inghilterra. — Mercato assai attivo. Migliore qualità del carbone per locomotive (Northumberland) 13 sc. la tonnellata, franco a bordo; seconda qualità, id., da 11 sc. a 11 sc. 6 d.; minuto, da 6 sc. 6 d. a 7 sc. Sempre più ricercato il carbone per il gaz; franco a bordo, da 11 sc. 6 d. a 12 sc.; prezzo superiore a quello dello scorso anno a pari epoca.

Ferri e Ghise.

Belgio. — Mercato dei ferri assai animato; le ghise tendono al rialzo.

Francia. — Mercato quasi nullo; un po' più ricercati i ferri *planchers* che a Parigi rialzarono a 175 fr.; ferri mercantili fr. 170.

Germania. — Mercato debole; la ghisa, specialmente, segna ribasso. Ghisa, nominalmente, da M. 55 a 56; ferri in barre da M. 164 a 165.

Inghilterra. — Rotaie d'acciaio assai più ferme; citansi contratti per 500 tonnellate di rotaie di 40 chilogrammi vendute a Ls. 5-5 ossia a circa fr. 131,25.

— *Middlesbrough*. — Mercato fermo; prezzi in rialzo. Ghisa *Cleveland*, n. 3, a 43 sc. 6 d.; *tôles* di ferro in aumento di 2 sc. 6 d.

Rame.

Francia. — *Parigi*. — Mercato fermo ai prezzi della settimana precedente.

Germania. — *Amburgo*. — Elettrolitico, da M. 79 a 85; Inglese affinato in lingotti ed inglese laminato, dogana compresa, rispettivamente da M. 66 a 67 ed a M. 83 ogni 50 chilogrammi.

Inghilterra. — *Londra*. — *Chilì*, in barre, a contanti Ls. 61-7-6; a tre mesi, da Ls. 61-12-6 a 61-15. *Tough* inglese da Ls. 64 a 65-10; *Best Selected*, da Ls. 66-10 a 67-10; fogli dell'India, da Ls. 67 a 68; fogli forti, da Ls. 72 a 73.

Stagno.

Francia. — *Parigi*. — Prezzi della settimana precedente.

Germania. — *Amburgo*. — Rialzo di 2 marchi sui prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra*. — *Détroits*, sia a contanti che a tre mesi, da Ls. 98-10 a 98 12-6. Lingotti inglesi ordinari, Ls. 101; barre, Ls. 102; lingotti affinati, Ls. 103.

Olanda. — *Amsterdam*. — *Banca*, disponibile, da fior. 58 a 58 1|4; a termine, da fior. 58 1|4 a 58 1|2. *Billiton*, da fior. 57 1|2 a 58.

— *Rotterdam*. — *Banca*, disponibile ed a termine, fior. 59; *Billiton*, disponibile, fior. 58 1|2; a tre mesi, fior. 58 3|4.

Piombo.

Francia. — *Parigi*. — Nuovo rialzo di 25 centesimi. Marche ordinarie, consegna all'Havre, fr. 34.25; id., consegna a Parigi, fr. 35.

Germania. — *Amburgo*. — Inglese, in *saumons*, M. 14.60; ogni 50 chilogr., contro 15.40 della settimana precedente; tedesco, in rotoli, M. 15.80 contro 16.70; tedesco, in *saumons*, M. 14.50 contro 15.30. Piombo di Spagna, M. 16.80 contro 17.30.

Inghilterra. — *Londra*. — Straniero, da Ls. 13-5 a 13-10; inglese, da Ls. 13-7-6 a 13-12-6.

Zinco.

Francia. — *Parigi*. — Di Slesia ed altre buone marche, consegna all'Havre, rispettivamente a fr. 65 e 64.50; altre buone marche, consegna a Parigi, fr. 64.50.

Germania. — *Amburgo*. — Di Slesia, a consegna, da M. 25 a 26 ogni 50 chilogr.; laminato di Slesia e *Vieille-Montagne*, questo, dogana compresa, a M. 28.30; tutto in rialzo.

Inghilterra. — *Londra*. — Marche ordinarie, Ls. 24-7-6; marche speciali, da Ls. 24-10 a 24-12 6. Scarsezza di metallo disponibile.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*.

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 24ª Decade — dal 21 al 31 Agosto 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	1.308 783 35	50.560 10	325.132 90	1.327.300 06	11.173 56	3.022.949 97	4.055 00	745 49
1889	1.285.909 43	54.359 84	329.182 62	1.361.559 87	15.573 99	3.046.585 75	3.997 00	762 21
Differenze nel 1890	+ 22.873 92	— 3.799 74	— 4 049 72	— 34.259 81	— 4.400 43	— 23.635 78	+ 58 00	— 16 72
				PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1890	23.136.546 60	1.081.502 15	7.015.307 33	30.006.296 24	259.617 02	61.499.269 34	4.055 00	15.166 28
1889	23.689.207 93	1.156.301 92	6.934.429 14	29.479.031 61	281.400 56	61.540.371 16	3.997 00	15.396 64
Differenze nel 1890	— 552.661 33	— 74.799 77	+ 80 878 19	+ 527.264 63	— 21.783 54	— 41.101 82	+ 58 00	— 230 36
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	128.944 65	3.856 90	21.902 10	115.361 90	1.304 15	271.369 70	1.143 63	237 29
1889	123.879 54	3.706 61	21.042 40	105.792 48	1.253 11	255.674 14	1.153 60	221 63
Differenze nel 1890	+ 5.065 11	+ 150 29	+ 859 70	+ 9.569 42	+ 51 04	+ 15.695 56	— 9 97	+ 15 66
				PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1890	1.742.793 77	39.849 96	440.459 82	2.398.835 98	24.078 39	4.646 017 92	1.129 80	4.112 25
1889	1.783.797 44	37.570 80	397.204 86	2.008.638 33	24.527 36	4.251.738 79	1.129 94	3.762 80
Differenze nel 1890	— 41.003 67	+ 2.279 16	+ 43.254 96	+ 390.197 65	— 448 97	+ 394.279 13	— 0 14	+ 349 45

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO		
	1890	1889	*Differenze* nel 1890	1890	1889	*Differenze* nel 1890
Viaggiatori	4.488 00	5.632 70	— 1.144 70	79.157 99	89.169 45	— 10.011 46
Merci	379 10	834 89	— 455 79	16.431 77	18.593 86	— 2.162 09
Introiti diversi	24 50	171 90	— 147 40	6.665 53	851 00	+ 5.814 53
Totali	4.891 60	6.639 49	— 1.747 89	102.255 29	108.614 31	— 6.359 02

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE-FERRATE DELLA SICILIA

6ª Decade — Dal 21 al 31 Agosto 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1890	93.772 20	446 44	8.765 14	140.806 37	488 91	244.279 06	616 00	396 56
1889	101.280 32	1.726 39	11.020 94	129.952 64	313 10	244.293 39	616 00	396 58
Differenza nel 1890	— 7.508 12	— 1.279 95	— 2.255 80	+ 10.853 73	+ 175 81	— 14 33	»	— 0 02
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO 1890.								
1889-90	580.973 90	11.603 08	75.739 45	677.040 12	5.142 07	1.350.498 62	616 00	2.208 60
1888-89	555.479 65	12.670 44	75.510 87	584.448 39	4.446 22	1.232.555 57	616 00	2.000 90
Differenza nel 1890	+ 25.494 25	— 1.067 36	+ 228 58	+ 92.591 73	+ 695 85	+ 117.943 05	»	+ 207 70
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	12.963 47	12 40	612 20	894 67	23 32	14.506 06	117	123 98
1889	12.487 13	87 36	659 67	3.943 32	6 88	17.184 36	97	177 16
Differenza nel 1890	+ 476 34	— 74 96	— 47 47	— 3.048 65	+ 16 44	— 2.678 30	+ 20	— 53 18
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO 1890.								
1889-90	69.963 96	513 91	4.976 32	18.236 88	142 57	93.833 64	117	802 00
1888-89	76.236 62	449 64	3.760 75	17.378 33	97 73	97.923 07	97	1.009 52
Differenza nel 1890	— 6.272 66	+ 64 27	+ 1.215 57	+ 858 55	+ 44 84	— 4.089 43	+ 20	— 207 52

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 31 *Agosto* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli-Piove	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 95	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45
Viaggiatori	5,119.80	16,197.35	2,915.10	2,374.35	3,229.15	4,677.93	8,924.70	6,731.70	2,132.45	6,375.30	3.809.35
Bagagli e Cani	103.60	365.20	51.25	13.40	50.90	7.00	85.30	70.90	46.15	56.70	66.45
Merci a G. V. ed Accelerata	558.25	4,847.00	149.00	169.55	425.70	61.60	210.65	530.60	357.60	811.95	322.40
Merci a P. V.	5,683.20	5,726.80	1,014.30	2.709.55	554.30	86.20	3,154.00	2,457.30	395.60	2,729.00	1.920.50
Totali	11,464.35	27,136.35	4.129.65	5,266.85	4,260.05	4,832.75	12.374.65	9,790.50	2.931.80	9,972.95	6,208.70

ANNUNZI

CHEMINS DE FER DU NORD ET DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Relations entre Londres, Paris et l'Italie.

Des points ci-contre aux Gares ci-dessus :		BILLETS SIMPLES — Londres (1) 1re classe	Londres (1) 2me classe	Paris (2) 1re classe	Paris (2) 2me classe	BILLETS D'ALLER ET RETOUR — Londres (4) validité	Londres (4) 1re classe	Londres (4) 2me classe	Paris validité	Paris 1re classe	Paris 2me classe
Turin	Mont-Cenis	172 10	128 65	98 60	73 40	45 jours	283 50	210 —	30 jours	160—(5)	115 —
Milan.	Mont-Cenis	183 40	134 90	116 65	86 —	45 jours	283 50	210 —	30 jours	172—	125 —
Gênes	Mont-Cenis	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livourne . . .	via Gênes	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Florence . . .	via Gênes	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Rome	via Gênes	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Naples	via Gênes	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Florence , . .	via Bologne	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Rome	via Bologne	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Naples	via Bologne	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mois (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Naples .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mois (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologne	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mois	538 95	395 80	—	—	—
Messine (via Naples) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OBSERVATIONS.

Billets simples.

(1) Ces billets sont valables pendant 17 jours, sauf ceux de ou pour Brindisi dont la validité est de 30 jours, et permettent aux voyageurs de s'arrêter à toutes les gares P-L-M situées sur l'itinéraire et à six stations italiennes de leur choix. En sus des prix homologués, il est perçu pour droits divers de port une taxe de 1 fr. 75 au profit des Chambres de commerce de Calais ou de Boulogne.

(2) Ces billets sont valables pendant 10 jours.

(3) Billets valables pendant 30 jours.

Billets d'Aller et Retour.

(4) Ces prix comprennent la traversée de Paris par le Chemin de fer de ceinture, mais non la taxe de 3 fr. 50 établie au profit des Chambres de commerce de Calais ou Boulogne, par la loi du 4 décembre 1888 et qui est perçue en sus.

(*) Les voyageurs partis de Brindisi ont la faculté de se rendre de Foggia à Naples en faisant porter par le Chef de gare de Foggia l'autorisation nécessaire sur le billet ; ils iront ensuite à leurs frais rejoindre l'itinéraire à Falconara par Rome. — De même dans le sens inverse, il peuvent effectuer à leurs frais le trajet de Falconara-Rome-Naples ou, sur présentation au Chef de gare, leur billet sera rendu valable pour rejoindre l'itinéraire à Foggia.

(**) Les voyageurs se dirigeant sur Londres peuvent se rendre de Rome à Florence par Grosseto et Sienne ou par Pise et Empoli et revenir ensuite à Pise par cette dernière voie. — Inversement, les voyageurs allant à Brindisi peuvent se rendre de Pise à Florence par Empoli, revenir à Pise par la même voie ou se diriger à Empoli sur Rome par Sienne et Grosseto.

(5) La durée de validité des billets d'aller et retour Paris-Turin est portée à 45 jours, lorsque les voyageurs justifient avoir pris à Turin un billet de voyage circulaire intérieur italien.

Service entre Londres, Paris et l'Italie par le Mont-Cenis.

ALLER

STATIONS	1re cl.	1re, 2me classe (*)		1re, 2me classe	
Londres Charing-Gross. Dép.	8 20 m.	11 — matin		8 15 soir	
Londres Victoria . . . . —	8 30 m.	11 — matin		8 15 soir	
Douvres . . . . —	10 20 m.	1 — soir		10 25 soir	
Calais-maritime (heure anglaise). . . . Arr.	Midi	2 20 soir		Min. 10	
Calais-maritime (heure française) . . . Dep.	Midi 40	2 52 soir		1 04 matin	
Boulogne-Gare . . . . . Arr.	1 35 s.	—		1 58 matin	
Boulogne-Gare Dép.	1 27 s.	—		1 50 matin	
Amiens . . . . Arr.	3 28 s.	5 17 soir		3 46 matin	
Amiens Dép.	3 33 s.	5 22 soir		3 51 matin	
Pierrefitte-Stain . . . . .Dép.	—	—		—	
Paris-Nord . . , ... Arr.	—	7 15 soir		5 50 matin	
Paris-Nord Dép.	—	7 21 soir		6 19 matin	
Paris-Lyon (*Buffet*) . . Arr.	6 31 s.	8 17 soir		7 10 matin	
	1e 2e cl.	1e 2e cl. (A)	1e, 2e cl.	1e, cl.	1e 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) . . Dép.	7 — s.	9 — s.	9 15 s.	8 50m.	11 15m.
Dijon. . . . . Arr.	Minuit 05	1 44m.	2 19m.	2 22 s.	5 38 s.
Genève. . . . . —	6 28 m.	—	8 55m.	8 52 s,	—
Evian . . . . —	7 43 m.	—	10 59m.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	5 02 m.	6 23m.	8 —m.	8 20 s.	11 45 s.
Chambéry . . . . —	5 32 m.	6 48m.	8 30m.	8 55 s.	Min. 07
Modane . . . . —	8 59 m.	9 42m.	1 45 s.		3 07m.
Turin . . . . —	1 58 s.	1 58 s.	6 20 s.	—	7 50m.
Turin . . . . .Dép.	—	2 25 s.	7 42 s.	—	8 30m.
Milan . . . . .Arr.	—	5 30 s.	10 58 s.	—	11 40m.
					1e 2e cl.
Turin. . . . . .Dép.	—	2 40 s.	8 20 s.	—	8 25m.
Gênes . . . . Arr.	—	6 10 s.	11 45 s.	—	11 55m.
San-Remo . . . . —	—	11 05 s.	8 43m.	—	5 56 s.
Pise . . . . —	—	10 50 s.	4 —m.	—	4 13 s.
Florence . . . . —	—	Min. 40	7 20m.	—	6 30 s,
Livourne . . . . —	—	11 30 s.	5 35m.	—	5 27 s.
Rome . . . . —	—	6 50m.	11 —m.	—	11 02 s.
Naples. . . . . —	—	1 35 s.	6 32 s.	—	7 —m.
Brindisi . . . . Arr.	—	—	8 36m.	—	6 10 s.
Turin . . . . .Dép.	—	2 40 s.	7 — s.	—	8 25m.
Alexandrie . . . . Arr.	—	4 14 s.	8 50 s.	—	10 03m.
Bologne . . . . —	—		1 52m.	—	5 — s.
Ancône . . . . —	—	—	7 05m.	—	10 55 s.
Brindisi . . . . —	—	—	10 47 s.	—	6 15 s.
Florence . . . . —	—	—	5 55m.	—	1 26m.
Rome . . . . —	—	—	Midi 35	—	7 30m.
Naples . . . . Arr.	—	—	6 32 s.	—	1 35 s.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Folkestone-Boulogne, le départ de Londres a lieu à 10 heures matin. Ce train ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Angleterre ou de Calais.
(A) Le train partant de Paris-Lyon à 9 heures soir ne prend à Paris, en 2e classe que les voyageurs à destination d'Aix-les-Bains, Chambéry et de l'Italie par le Mont-Cenis.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salons va directement de Calais à Milan par le train partant de Calais à 2 h. 52 soir et de Paris-Lyon à 9 h. soir.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de Calais à la gare de Paris-Lyon par les trains partant de Calais à 1 heure 04 du matin et midi 40.

RETOUR

STATIONS	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.
	1e 2e cl.			
Naples . . . . .Dép.	8 50 m.	—	—	3 10 s.
Rome . . . . —	3 — s.	—	—	11 10 s.
Florence . . . . —	9 30 s.	—	—	6 35 m.
Brindisi . . . . —	5 58 m.	—	—	9 25 m.
Ancône. . . . . —	8 — s.	—	—	5 40 m.
Bologne . . . . —	1 40 m.	—	—	10 55 m.
Alexandrie . . . . —	6 30 m.	—	11 05 m.	5 05 s.
Turin . . . . , . Arr.	8 21 m.	—	1 — s.	7 — s.
Brindisi . . . . .Dép.	8 30 s.	—	2 20 m.	6 40 m.
Naples . . . . —	8 50 m.	—	3 10 s.	10 25 s.
Rome . . . . —	3 40 s.	—	9 46 s.	8 — m.
Livourne. . . . . . . —	9 50 s.	—	4 — m.	1 50 s.
Florence . . . . —	8 45 s.	—	—	11 35 m.
Pise. . . . . —	10 55 s.	—	4 40 m.	2 33 s.
San-Remo . . . . —	8 01 s.	—	3 52 m.	Midi 06
Gênes . . . . —	3 30 m.	—	9 — m.	7 10 s.
Turin . . . . Arr.	7 25 m.	—	1 — s.	10 45 s.
	(B)			
Milan . . . . .Dép.	3 25 m.	—	10 30 m.	7 45 s.
Turin . . . . Arr.	8 15 m.	—	1 40 s.	10 55 s.
			(A)	
Turin . . . . .Dép.	8 35 m.	—	2 15 s.	11 15 s.
Modane . . . . —	Midi 23	—	5 33 s.	2 15 m.
Chambéry . . . . —	3 41 s.	—	8 24 s.	5 02 m.
Aix-les-Bains . . . . —	4 11 s.	—	8 59 s.	5 27 m.
Evian . . . . —	Midi 46	6 02 s.	—	—
Genève. . . . . —	3 12 s.	7 32 s.	—	4 15 m.
Dijon . . . . —	11 17 s.	1 39 m.	2 06 m.	11 32 m.
Paris-Lyon (*Buffet*) . . Arr.	4 55 m.	6 50 m.	7 05 m.	5 41 s.
	1e, 2e cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) . Dép.	7 17 matin			6 11 s.
Paris-Nord . . . . . . Arr.	7 56 matin			7 01 s.
Paris-Nord Dép.	8 22 matin			8 25 s.
Amiens . . . . Arr.	10 17 matin			10 26 s.
Amiens Dép.	10 37 matin			10 31 s.
Boulogne-Gare . . . . Arr.	Midi 34			Min. 29
Boulogne-Gare Dép.	Midi 26			Min. 21
(heure française) . . Arr.	1 24 soir			1 21 m.
Calais-Maritime (h. ang.) Dép.	1 25 soir			1 30 m.
Douvres . . . . —	3 20 soir	3 20 soir		4 — m.
Londres Victoria . . Arr.	5 15 soir	—		5 55 m.
Londres Charing-Gross Arr.	(*) —	5 05 soir		5 55 m.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Boulogne-Folkestone, l'arrivée à Londres a lieu à 5 h. 40 s.
(A) Le train partant de Modane à 5 heures 33 soir et arrivant à Paris-Lyon à 7 heures 05 matin ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Italie par le Mont-Cenis, de Chambéry, d'Aix-les-Bains, et en destination de Paris et au-delà sur le Nord et l'Angleterre.
(B) Le départ de Milan à 3 heures 25 matin n'a lieu que les Dimanches et Fêtes.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salon va directement de Milan à Calais par le train partant de Milan à 10 h. 30 m. et de Paris-Nord à 8 h. 22 m.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de la gare de Paris-Lyon à Calais, par le train partant de Paris-Lyon à 6 h. 11 du soir.

PÉNINSULAR-EXPRESS. — Train de luxe de la Malle des Indes composé de wagons-salons, restaurants et voitures-lits.

Départ de Londres le vendredi, de Paris-Nord dans la nuit du vendredi au samedi.

Station		Heure	Jour	Station		Heure	Jour
Londres . .	Dép.	3 15 s.	vendredi	Chambéry .	Arr.	11 22 m.	samedi
Paris-Nord	Arr.	11 12 s.	—	Turin. . . .	—	6 42 s.	samedi
Paris-Nord	Dép.	Minuit 15	samedi	Alexandrie .	—	8 21 s.	samedi
Macon. . . .	—	8 05 m.	samedi	Bologne . .	—	1 26 m.	dimanche
Culoz	—	10 21 m.	samedi	Ancône . . .	—	5 08 m.	dimanche
Aix-les-Bain	—	10 59 m.	samedi	Brindisi. . .	—	4 — s.	dimanche

Ce train relève à Paris-Nord les provenances du Nord de la France, de la Belgique, de la Hollande, et de l'Allemagne. — Il prend et laisse des voyageurs à toutes les stations indiquées à l'horaire ci-contre dans la limite des places disponibles. — Le départ du paquebot de Brindisi à lieu vers 10 heures du soir. — Au retour les voyageurs sont admis dans le train postale de la Malle des Indes, qui part de Brindisi aussitôt après l'arrivée du paquebot. — Ce train contient une voiture mixte avec lits et restaurant, allant à Paris-Nord. — Le nombre des places étant limité, MM. les voyageurs doivent prendre leurs billets d'avance aux agences da la Compagnie des Wagons-Lits et à la gare de Paris-Nord.

Torino, 1890 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 20 Settembre 1890. NUM. 38.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

PRODOTTI DELLE FERROVIE ITALIANE

nell'esercizio 1889-90 in confronto col 1888-89

Dalla pubblicazione mensile del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate — « Prodotti delle Ferrovie » — riassumiamo i seguenti *Appunti statistici sull'Esercizio 1889-90, in confronto coll'Esercizio 1888-89, delle ferrovie esercitate da Società private in esecuzione della Legge 27 aprile 1885, n. 3048.*

E questi nostri *Appunti statistici* componiamo nei seguenti prospetti:

1. Lunghezza assoluta in chilometri al 30 giugno 1889 e 1890;
2. Lunghezza media di esercizio dal 1° luglio 1888 al 30 giugno 1889 e dal 1° luglio 1889 al 30 giugno 1890;
3. Riassunto complessivo dei prodotti lordi approssimativi dell'esercizio 1889-90 in confronto con quelli definitivi dell'esercizio 1888-89;
4. Riassunto complessivo del prodotto chilometrico negli esercizi 1887-88, 1888-89 e 1889-90;
5. Prodotti lordi, dedotte le tasse erariali, delle tre grandi reti Mediterranea, Adriatica e Sicula nell'esercizio 1889-90 secondo le categorie del traffico;
6. Lunghezza assoluta, prodotti lordi complessivi, dedotte le tasse erariali, prodotto chilometrico e sua differenza coll'esercizio 1888-89 delle Ferrovie di proprietà dello Stato esercitate dalla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche e delle Ferrovie diverse nell'esercizio 1889-90;
7. Tratti comuni a due linee comprese nelle reti e linee indicate;
8. Lunghezza delle linee e dei tronchi di linee aperti all'esercizio dal 1° luglio 1889 al 30 giugno 1890.

Annotazioni. — I prodotti dell'ultimo esercizio 1889-90 sono desunti — come abbiamo già premesso al § 3 — dai conti approssimativi presentati dalle Amministrazioni ferroviarie; quelli tuttavia dei primi 11 mesi dell'esercizio medesimo sono conteggiati con le cifre risultanti dalle rettificazioni che le Amministrazioni ferroviarie hanno apportate nelle rispettive contabilità:

I prodotti chilometrici sono determinati in base alle lunghezze medie delle linee, tenuto conto dei giorni di effettivo esercizio.

1. — Lunghezza assoluta in chilometri al 30 giugno:

	1890	1889	1890	1889
Rete Mediterranea.				
Rete principale . . .	4126	4105	4770	4744
» secondaria. . .	644	639		
Rete Adriatica.				
Rete principale . . .	4047	3989	5212	5145
» secondaria. . .	1165	1156		
Rete Sicula.				
Rete principale . . .	615	615	714	700
» secondaria. . .	99	85		
Ferrovie dello Stato esercitate dalla Veneta.			140	140
Ferrovie Sarde.				
Compagnia Reale . .	411	411	759	723
Società Ferr. Secondarie	348	312		
Ferrovie Diverse .			1521	1444
Totale Chilometri			13116	12896

2. — Lunghezza media di esercizio dal 1° luglio 1888 al 30 giugno 1889 e dal 1° luglio 1889 al 30 giugno 1890:

	1889-90	1888-89	1889-90	1888-89
Rete Mediterranea.				
Rete principale . . .	4116	4084	4764	4672
» secondaria. . .	648	588		
Rete Adriatica.				
Rete principale . . .	4018	3989	5180	5043
» secondaria. . .	1162	1054		
Rete Sicula.				
Rete principale . . .	615	615	708	673
» secondaria. . .	93	58		
Ferrovie dello Stato esercitate dalla Veneta.			140	140
Ferrovie Sarde.				
Compagnia Reale . .	411	411	746	605
Società Ferr. Secondarie	335	194		
Ferrovie Diverse .			1498	1401
Totale Chilometri			13036	12534

3. — Riassunto complessivo dei prodotti lordi approssimativi dell'esercizio 1889-90 in confronto con quelli definitivi dell'esercizio 1888-89:

	1889-90	1888-89	1889-90	1888-89
Rete Mediterranea.				
Rete principale.	L. 114,797,323	115,916,670	L. 121,133,897	119,444,574
» secondaria	» 6,336.574	3,527,904		
Rete Adriatica.				
Rete principale.	L. 99,392.327	99,166,182	» 106,623,951	105,166,785
» secondaria	» 7,231,624	6,000,603		
Rete Sicula.				
Rete principale.	L. 7,292,130	6,937,681	» 7,857,368	7,143,485
» secondaria	» 565,238	205,804		
Ferrovie dello Stato esercitate dalla Veneta			» 1,147,394	1,059,116
Ferrovie Sarde.				
Compagnia Reale	L. 1,689,376	1,736,160	» 2,144,476	2,024,719
Società Ferrovie Secondarie . .	» 455,100	288,559		
Ferrovie diverse			» 9,992,656	9,080,933
		Totale	L. 248,899,742	243,919,612

Differenza nel 1889-90 + L. 4,980,130

4. — Riassunto complessivo del prodotto chilometrico, negli esercizi 1889-90, 1888-89 e 1887-88.

	1889-90	1888-89	1887-88	1889-90	1888-89	1887-88
Rete Mediterranea.						
Rete principale.	L. 27,890	28,383	28,730	L. 25,426	25,566	25,970
» secondaria	» 9,778	5,999	5,066			
Rete Adriatica.						
Rete principale.	L. 24,736	24,859	24,526	» 20,583	20,854	21,197
» secondaria	» 6,223	5,693	4,680			
Rete Sicula.						
Rete principale.	L. 11,857	11,280	11,319	» 11,097	10,614	10,666
» secondaria	» 6,077	3,548	3,497			
Ferrovie dello Stato esercitate dalla Veneta				» 8,195	7,565	7,687
Ferrovie Sarde.						
Compagnia Reale				» 4,110	4,224	4,228
Società Ferrovie Secondarie				» 1,358	1,486	1,795
Ferrovie diverse.				» 6,670	6,481	7,034
			Totale	L. 19,093	19,460	20,232

Differenza del 1889-90 col 1888-89 — L. 367

Differenza del 1888-89 col 1887-88 — » 788

5. — Prodotti lordi, dedotte le tasse erariali, delle tre grandi Reti, Mediterranea, Adriatica e Sicula, nell'esercizio 1889-90, secondo le categorie del traffico.

RETI	Chilometri in esercizio	Viaggiatori	Bagagli e cani	Merci a G. V.	Merci a P. V. Acc.	Merci a P. V.	Prodotti fuori traffico	Totale generale
Mediterranea.								
Rete principale (1)	4126	45,798,658	2,190,956	7,500,218	3,730,571	54,820,404	756,516	114,797,323
» secondaria (2)	644	2,532,092	104,285	304,015	167,641	3,211,722	16,819	6,336,574
Totale . . .	4770	48,330,750	2,295,241	7,804,233	3,898,212	58,032,126	773,335	121,133,897
Adriatica.								
Rete principale (3)	4047	36,651,759	1,697,636	6,299,649	6,013,616	47,836,172	393,495	99,392,327
» secondaria (4)	1165	2,655,849	56,566	435,639	301,379	3,711,151	71,040	7,231,624
Totale . . .	5212	39,307,608	1,754,202	7,235,288	6,314,995	51,547,323	464,535	106,623,951
Sicula.								
Rete principale (5)	615	3,103,530	68,222	340,238	336,204	3,417,400	26,536	7,292,130
» secondaria (6)	99	391,927	2,514	20,341	17,248	132,579	629	565,238
Totale . . .	714	3,495,457	70,736	360,579	353,452	3,549,979	27,165	7,857,368

(1) La Rete principale della Mediterranea, al 30 giugno 1890, comprendeva:

Le seguenti *linee di proprietà dello Stato e della Società delle Ferrovie Meridionali:* — Torino-Genova chm. 170; San Pier d'Arena-S. Benigno 4; Torino-Milano 150; Torino-Susa 53; Bussoleno-Confine Francese 49; Alessandria-Arona 103; Valenza-Vercelli 42; Savona-Acqui-Bra 145; Pisa-Genova-Ventimiglia (Conf. francese) 331; Mondovì-Carrù 14; Troffarello-Chieri 9; Rho-Sesto Calende 44; Milano-Chiasso (*a*) 26; Milano-Pavia (*a*) 33; Gallarate-Varese 19; Sesto Calende-Arona 9; Cava d'Alzo-Novara 36; Firenze-Empoli-Pisa 79; Pisa-Livorno (*a*) 10; Empoli-Chiusi e Biforcazione per Siena 155; Roma-Pisa-Colle Salvetti-Livorno 349; Cecina-Saline 30; Asciano-Montepescali 84; Roma-Napoli 260; Ciampino-Frascati 7; Cancello-Avellino 74; Eboli-Metaponto 193; Taranto-Reggio Calabria 476; Bufaloria-Cosenza 69; Oleggio-Pino 66; Codola-Nocera 5; Catanzaro Marina-Catanzaro Sala 9; Napoli-Eboli 80; Torre Annunziata-Castellamare 6; Battipaglia-Agropoli 30; Bra-Carmagnola 21; Voghera-Pavia 26; Novara-Romagnano 30; Avenza-Carrara 5; Vercelli-Stradella 99; Torino-Cuneo 88; Savigliano-Saluzzo 16; Reggio Calabria-Scilla 23; Napoli Centrale-Scalo marittimo (Porta di Massa) (*a*) 2; Cavallermaggiore-Alessandria 97; Castagnole-Asti-Mortara 94; Sicignano-Sala Consilina 41; Agropoli-Castelnuovo Vallo 21. — In totale chilometri 3782.

Le seguenti *linee di proprietà promiscua e privata*: — Novi-Alessandria-Piacenza chm. 116; Milano-Vigevano 39; Torino-Torrepellice 54; Acqui-Alessandria 34; Mortara-Vigevano; 13; Chivasso-Ivrea 33; Torreberetti-Pavia 44; Pontegalera-Fiumicino 11. — In totale chilometri 344.

(2) La Rete secondaria della Mediterranea, alla stessa data, comprendeva le seguenti linee: — Reggio-Castrocucco (Scilla-Gioia Tauro) chilometri 26; Sicignano-Castrocucco (Sala-Consilina-Casalbuono) 24; Battipaglia-Castrocucco (Castelnuovo Vallo-Pisciotta) 17; Gallarate-

(*a*) Per la valutazione del prodotto chilometrico i tronchi comuni con la Rete Adriatica Milano-Chiasso, Milano-Rogoredo (compreso nella linea Milano-Piacenza), Pisa-Livorno e Napoli Centrale-Scalo marittimo sono computati per una sola metà della loro rispettiva lunghezza.

6. — **Lunghezza assoluta, prodotti lordi complessivi dedotte le tasse erariali, prodotto chilometrico e sua differenza coll'esercizio 1888-89, delle Ferrovie di proprietà dello Stato esercitate dalla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche e delle Ferrovie diverse nell'esercizio 1889-90.**

	Lunghezza 30 giugno 1890 (chilom.)	Totale dei prodotti (Lire)	Prodotto chilometrico Nel 1889-90 (Lire)	Prodotto chilometrico Sua differ. col 1888-89 (Lire)
A) *Ferrovie dello Stato esercitate dalla Veneta:*				
Vicenza-Thiene-Schio . . .	32	359,405	11,231	+ 696
Vicenza Treviso / Padova-Bassano	108	787,989	7,296	+ 612
Totale e media . . .	140	1,147,394	8,195	+ 630
B) *Ferrovie diverse:*				
Torino Lanzo	32	525,586	16,424	+ 31
Torino-Rivoli	12	148,696	12,391	+ 73
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	31	338,883	10,931	+ 383
Milano-Saronno-Erba / Saronno-Varese-Laveno . .	137	2,174,569	15,872	+ 332
Conegliano-Vittorio	14	87,010	6,215	— 211
Sicula Occidentale	188	1,558,794	8,291	+ 773
Sassuolo Modena / Mirandola-Finale	68	323,883	4,762	— 804
Santhià-Biella.	30	692,190	23,073	+ 887
Ventoso-Scandiano / Reggio-Guastalla	64	145,632	2,275	— 201
Parma-Guastalla-Suzzara . .	44	167,454	3,805	+ 256
Albano-Nettuno / Roma-Nemi	63	311,639	6,492	— 165
Ofantino-Margherita di Savoia	6	14,045	2,340	— 132
Bergamo-Ponte della Selva .	29	299,592	10,330	+ 1065
Sassi-Superga	3	47,390	15,796	+ 1334
Fossano-Mondovì.	24	44,037	1,668	— 222
Menaggio-Porlezza / Pontetresa Luino	26	76,113	2,927	+ 43
Napoli-Bajano	37	517,677	13,991	+ 1079
Schio-Arsiero / Schio-Torrebelvicino	24	149,600	6,233	+ 627
Colle Val d'Elsa-Poggibonsi .	8	52,666	6,583	— 531
Arezzo-Fossato	134	356,554	2,660	+ 1
Udine-Cividale-Portogruaro .	75	243,998	3,253	+ 380
Campo Sampiero Montebelluna	28	108,002	3,857	+ 1235
Bologna-Porto Maggiore-Massa Lombarda	72	291,122	4,043	+ 642
Basaluzzo-Frugarolo. . . .	9	10,908	1,212	— 11
Novara Seregno	56	350,771	6,263	+ 1183
Palermo Corleone.	68	236,162	3,472	+ 94
Monteponi-Porto Vesme . .	27	6,211	230	+ 23
Gozzano Alzo	8	41,535	5,191	— 344
Ferrara-Suzzara	82	208,323	2,540	+ 769
Modena Vignola	26	75,533	2,905	+ 299
Arezzo-Stia.	44	150,608	3,422	+ 152
Napoli-Pozzuoli-Cuma . . .	18	185,620	14,278	—
Verona-Caprino	34	51,853	1,672	—
Totale e media . . .	1521	9,992,656	6,670	+ 189

Laveno 32; Stazione Frascati-Città 4; Torre Annunziata-Cancello 31; Castellammare-Gragnano 5; Airasca-Saluzzo 35; Moretta-Cavallermaggiore 15; Gozzano-Domodossola 54; Roccasecca-Avezzano (Roccasecca-Arce) 10; Romagnano-Varallo 25; Bricherasio-Barge 12; Ivrea-Aosta 67; Taranto-Brindisi 72; Cajanello-Isernia (Cajanello-Roccaravindola) 27; Avellino-Benevento (Avellino-Prato-Pratola) 9; Chivasso-Casale 45; Cuneo-Ventimiglia (Cuneo-Robilante) 17 e (Robilante-Vernante) 6; Cuneo Mondovì 27; Parma-Spezia (Spezia-Pontremoli) 41; Succursale dei Giovi 23; Ceva-Ormea (Ceva-Priola) 20. — In totale chilometri 644.

(3) La Rete principale dell'Adriatica, il 30 giugno 1890, comprendeva:

Le seguenti *linee di proprietà dello Stato e della Società per le Ferrovie Meridionali*: — Milano-Piacenza (*a*) chilometri 66; Piacenza-Bologna 147; Bologna-Pistoia 99; Firenze Pistoia-Pisa 101; Milano-Bergamo-Peschiera-Venezia 288; Bologna-Padova 123; Mestre-Cormons 145; Udine-Pontebba 69; Treviglio-Cremona 65; Treviglio-Rovato 33; Bergamo-Lecco 33; Milano-Chiasso (*a*) 26; Verona-Peri-Confine Austriaco 44; Verona-Mantova (Sant'Antonio) 36; Dosso-buono-Legnago 44; Legnago-Rovigo-Adria 71; Pisa-Livorno (*a*) 10; Roma-Orte 83; Orte-Chiusi-Terontola-Firenze 233; Orte-Foligno 84; Foligno-Falconara 120; Foligno-Terontola 83; Napoli Centrale-Scalo

7. — **Tratti comuni a due linee compresi nelle seguenti reti e linee.**

Rete Mediterranea.	chilom.	106
Rete Adriatica	»	62
Rete Sicula	»	9
Ferrovie Venete.	»	3
Ferrovia Conegliano-Vittorio	»	3
Totale	chilom.	183

8. — **Lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio dal 1° luglio 1889 al 30 giugno 1890.**

Indicazione delle reti o linee o dei tronchi di linee	Data dell'apertura all'esercizio	Lunghezza (Chilometri)
Rete Adriatica:		
Ponte S. Pietro Usmate . . .	1° luglio	18
Crevalcore-S. Felice sul Panaro .	20 ottobre	14
Firenze-Borgo S. Lorenzo . . .	8 aprile	35
Napoli-Pozzuoli-Cuma:		
Napoli-Terme	1° luglio	9
Terme-Pozzuoli.	15 dicembre	3
Pozzuoli-Fusaro	16 febbraio	6
Verona-Caprino:		
Verona-Caprino	4 agosto	34
Rete Mediterranea:		
Robilante-Vernante	1° settembre	6
Ceva-Priola.	15 id.	20
Roma-Nemi:		
Ciampino-Albano	3 ottobre	13
Roma-Ciampino	1° giugno	12
Secondarie della Sardegna:		
Meana-Sorgono	3 novembre	36
Rete Sicula:		
Valsavoja Scordia.	20 id.	14
Totale		220

Marittimo (Porta di Massa) (*a*) 2; Bologna-Otranto 847; Castelbolognese-Ravenna 42; Castellamare Adriatico-Rieti-Terni 230; Foggia-Napoli 198; Cervaro-Candela 30; Bari-Taranto 115; Termoli-Benevento 172; Pavia-Cremona-Brescia 124; Ferrara Argenta 34; Parma-Fornovo (*b*) 23; Roma-Cineto Romano 58. — In totale chilometri 3878.

Le seguenti *linee di proprietà promiscua e privata*: — Cremona-Mantova chilometri 63; Mantova-Modena 65; Palazzolo-Paratico 10; Monza-Calolzio 31. — In totale chilometri 169.

(4) La Rete secondaria dell'Adriatica, alla stessa data, comprendeva le seguenti linee: — Cineto Romano Sulmona chilom. 116; Faenza-Firenze (Faenza-Marradi) 35; Firenze-Borgo S. Lorenzo 35; Belluno-Feltre-Treviso 86; Adria-Chioggia 31; Macerata-Albacina 60; Teramo-Giulianova 26; Ferrara-Ravenna Rimini e diramazione Lavezzola-Lugo 113; Candela-Ponte S. Venere-Melfi-Rionero-Potenza (Candela-Rocchetta Melfi) 11; Zollino-Gallipoli 35; Parma Brescia-Iseo (Parma-Piadena e Brescia-Iseo) 64; Macerata-Civitanova 28; Legnago-Monselice 40; Sondrio-Chiavenna 68; Mestre-S. Donà-Portogruaro 60; S. Benedetto del Tronto Ascoli Piceno 33; Foggia-Manfredonia 36; Mantova-Legnago 38; Viterbo-Attigliano 40; Foggia-Lacera 20; Bologna-Verona (Bologna Crevalcore e Crevalcore-S. Felice sul Panaro) 44; Treviso-Motta 34; Portogruaro-Casarsa-Spilimpergo-Gemona (Portogruaro-Casarsa) 21; Lecco-Como 37; Ponte S. Pietro-Seregno 32; Parma-Spezia (Fornovo-Berceto) 22. — In totale chilometri 1.165.

(5) La Rete principale della Sicula, al 30 giugno 1890, comprendeva le seguenti linee: — Messina-Catania-Siracusa chilom. 182; Catania-Caltanissetta-Canicattì-Caldare 175; Palermo-Porto-Empedocle 151; Roccapalumba-Santa Caterina 57; Canicattì-Licata 48; e Binario al Porto 2. — In totale chilometri 615.

(6) La Rete secondaria della Sicula, alla stessa data, comprendeva le seguenti linee: — Siracusa-Licata (Siracusa-Noto) chilom. 33; Messina-Patti Cerda (Cerda-Lascari Cefalù) 24 e (Messina-S. Filippo) 28; Valsavoja-Caltagirone (Valsavoja-Scordia) 14. — In totale chilom. 99.

(*b*) Questa linea fa parte della Rete Mediterranea, ma siccome, a termini dell'articolo 4° del Capitolato di esercizio, i tronchi delle linee nuove che si diramano da una delle due reti, quantunque destinati secondo la tabella *A* a far parte di altra rete, devono essere esercitati dalla Società concessionaria della rete da cui essi si diramano fino al giorno in cui siano messi in comunicazione con la rete di cui devono far parte, così il tronco Parma-Fornovo, verrà esercitato dalla Società esercente la Rete Adriatica fino a che non venga aperta all'esercizio l'intera linea Parma-Spezia.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia Salerno-San Severino.
(*Progetto appalto lavori costruzione travate metalliche tronco Salerno-Fratte*).

La Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Salerno ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di appalto dei lavori di costruzione delle travate metalliche del primo tronco Salerno-Fratte, della ferrovia Salerno-San Severino.

Le travate da fornirsi in opera sono due: la prima pel ponte sul fiume Irno della luce di m. 39.50, e la seconda pel sotto-passaggio obliquo sulla via Gelsi-Rossi, della luce di m. 14 sull'obliquità. La spesa totale all'uopo preventivata ascende a L. 85,300.

><

Ferrovia Pistoia-Pisa.
(*Rifacimento in acciaio di binario in ferro*).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta per il rifacimento in acciaio di km. 8.995.45 di binario in ferro mod. N. 2 ex A. I. fra i chilom. 43.099.48 e 52.094.93 della linea Pistoia-Pisa e di N. 9 deviatoi semplici dello stesso tipo nelle stazioni di Lucca e di Ripafratta.

La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 73,200 oltre a L. 172,412.51 rappresentanti il costo del materiale metallico di armamento. Alla esecuzione dei lavori sarà provveduto in economia.

><

Fabbisogno di materiali metallici d'armamento per la Mediterranea.

La Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato all'approvazione governativa il fabbisogno dei materiali metallici di armamento occorrenti per il tronco Rocchetta Melfi-Monteverde della linea *Avellino-Rocchetta Melfi.* Il materiale del quale trattasi dovrà essere consegnato in stazione di Rocchetta Melfi. L'armamento dovrà essere del primo tipo delle ferrovie complementari, con rotaie da m. 12 posate su 14 traverse per campata, con piastre speciali di giunzione e piastre intermedie su tutti i traversi e caviglie a vite.

Le quantità del materiale considerato nel fabbisogno, sono:

rotaie della lunghezza di	m. 12	N.	2060
id. id.	» 11.927	»	440
id. id.	» 9.00	»	56
id. id.	» 6.00	»	36
rotaie di lunghezze speciali . .		»	92
controguide per passaggi a livello		»	18
stecche		»	10,600
piastre interne		»	31,000
piastre di giunzione . . .		»	2,600
caviglie d'acciaio		»	78,700
arpioni		»	1,200

><

Per l'illuminazione dei treni diretti della Sicula.

La Direzione generale delle ferrovie della Sicilia, tenuto conto dei continui reclami del pubblico contro la illuminazione delle vetture nei treni diretti, la quale, a vero dire, lascia molto a desiderare, ha presentato al R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate, una proposta per cambiare tutti i fanali delle carrozze che compongono i detti treni, sostituendoli con altri, del sistema « Lafaurie et Notel » i quali, nell'esperimento cui furono sottoposti, hanno dato ottimi risultati, formando una luce molto viva ed omogenea, con un insignificante aumento di consumo d'olio.

><

Ferrovia del Gottardo.
(*Biglietti circolari per i laghi di Lugano e Maggiore*).

A datare dal 1° ottobre p. v. le stazioni di Lugano, Bellinzona e Locarno dispenseranno biglietti circolari, valevoli per 15 giorni, per il percorso Lugano-Bellinzona-Locarno-Lago Maggiore-Luino-Ponte Tresa-Lugano o viceversa contro pagamento dei seguenti prezzi ridotti: fr. 10.85 in 1ª classe e fr. 9.30 in 2ª classe.

><

Ferrovia Caianello-Isernia.
(*Stato lavori tronco Roccaravindola-Isernia al 1° corrente*).

Sull'andamento dei lavori del 4° tronco della ferrovia Caianello-Isernia, compreso fra Roccaravindola ed Isernia, riceviamo le seguenti informazioni, le quali sono riferite alla data del 1° settembre corrente.

In agosto furono proseguiti i *movimenti di terra*, ad eccezione dei primi due chilometri all'origine del tronco, ove ricade il ponte sul Volturno. Diverse *opere d'arte minori* furono completate e cominciati gli scavi di fondazione di alcune altre. Le *opere d'arte speciali* sono in corso di costruzione, fatta eccezione pel viadotto sul torrente Ravindola e pel ponte sul Volturno. Le opere speciali in corso di costruzione sono: il viadotto sul torrente Lorda, il viadotto SS. Trinità, il ponte sul torrente Selva, il viadotto Longano, il ponte sul torrente Papa, il viadotto Riccioni, il viadotto Ravampa, il viadotto Luito ed il viadotto S. Spirito.

Gli scavi delle *gallerie* procedono regolarmente: per due, quelle di Canepacchione e Riccioni si presentano sensibili difficoltà in causa della natura argillosa delle materie di scavo. Complessivamente lo scavo di avanzata raggiunge la metà della lunghezza totale delle gallerie, ed il rivestimento in calotta trovasi eseguito per un terzo del totale. Il giorno 11 agosto p. p. si è verificato l'incontro dei due imbocchi della galleria Riccioni.

Il lavoro delle *case cantoniere*, sospeso in agosto, continuerà nel mese corrente. Proseguono regolarmente le fondazioni dei fabbricati delle *stazioni* di Monteroduni, Sant'Agapito ed Isernia. Furono proseguite alcune *opere di consolidamento* ed alcuni lavori diversi, quali deviazioni di strade, scavi di pozzi, ecc. In complesso i lavori procedono regolarmente e con sufficiente alacrità.

><

Stazione di Fiorenzuola d'Arda.
(*Impianto di un nuovo binario*).

La Società delle Meridionali ha presentato alla superiorità per approvazione un progetto pell'impianto di un binario speciale per il carico e lo scarico diretto delle merci delle ultime classi nella stazione di Fiorenzuola d'Arda lungo la linea da Bologna a Pistoia. La spesa all'uopo preventivata, escluso il valore del materiale metallico d'armamento, rileva a L. 32,849.33. I relativi lavori saranno eseguiti in economia.

><

Stazione di Treviglio.
(*Ampliamento del rifornitore*).

La Società medesima ha anche sottoposto all'approvazione governativa il progetto pell'ampliamento

del rifornitore della stazione di Treviglio, nella linea Milano-Bergamo-Peschiera, con annesso preventivo di spesa di L. 23,400.

I lavori di progetto considerano l'impianto di 2 vasche rettangolari della capacità di m. c. 75 cadauna in aggiunta a quella esistente, della capacità di m. c. 50. Le opere murarie saranno eseguite mediante appalto a licitazione privata; e l'impianto dei serbatoi e delle relative condotte in economia.

><

Stazione di Comiso.
(*Nuovo piano generale*).

La Direzione Generale delle Strade ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa un nuovo piano generale per la stazione di Comiso, nella ferrovia da Noto a Licata, colla esecuzione del quale verrebbero migliorate le condizioni di esercizio, in confronto del piano già approvato.

><

Stazione di Casarsa.
(*Progetto particolareggiato di ampliamento*).

La Direzione Generale delle Strade ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto particolareggiato di ampliamento della stazione di Casarsa, in dipendenza dell'innesto nella medesima delle nuove linee Portogruaro-Casarsa e Casarsa-Spilimpergo-Gemona. La spesa necessaria per l'attuazione del progetto ammonta complessivamente a L. 431,350; delle quali, dovrà ripartirsi, in giusta metà, a carico delle linee Portogruaro-Casarsa e Casarsa-Spilimbergo-Gemona L. 375,100, ed a carico della linea Mestre-Cormons le rimanenti L. 56,250.

La predetta Direzione domanda per ora l'approvazione della parte del progetto corrispondente alla spesa di L. 375,100 da assegnarsi al fondo per le costruzioni delle due linee predette. I lavori saranno dati in appalto giusta il disposto dei comma 1 e 2 dell'articolo 65 del capitolato annesso al contratto di esercizio per la rete Adriatica, facendone due lotti: uno pei movimenti di terra e per le opere murarie, l'altro per la fornitura di una tettoia metallica per la rimessa-locomotive. Saranno eseguiti in economia i lavori riguardanti la fornitura e posa in opera dell'armamento e dei meccanismi fissi.

><

Strade Ferrate secondarie della Sardegna.
(*Progetto della linea in tre tronchi da Ozieri a Tirso*).

La Società concessionaria delle Strade Ferrate secondarie della Sardegna, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici, il progetto della linea, compresa fra quelle del terzo periodo, da Ozieri al punto d'incontro (stazione di Tirso) della linea Macomer-Nuoro.

La nuova linea è divisa nei seguenti tre tronchi: Tirso-Baltei, Baltei-Pattada, Pattada-Ozieri. Per ognuno di questi tre tronchi la prefata Società ha presentato appositi documenti di progetto. La lunghezza complessiva della linea risulta di m. 69,304.59.

In conformità al capitolato che regola la costruzione delle ferrovie delle quali trattasi, la Società avrebbe potuto adottare per la linea in discorso pendenze massime del 35 per mille e raggi minimi di m. 70. Nel progetto esecutivo invece, fatta eccezione di quattro tratti della lunghezza complessiva di m. 2630, in cui si dovette ricorrere a pendenze del 30 per mille, ma con curve del raggio di m. 100, nel restante non si supera il 28 per mille. I raggi minimi delle curve sono di m. 80 e solamente in due tratti, della totale lunghezza di m. 814 si dovettero applicare contemporaneamente pendenze del 28 per mille e tre curve del raggio di m. 80, perchè le condizioni locali lo imponevano assolutamente. Sulla totale lunghezza di m. 69,304.59, si hanno m. 39,687.82 di tratti in curva: di queste N. 67, hanno raggio di m. 80; N. 48, di m. 90; N. 201, di m. 100. Vi sono poi m. 7050.34 in curva con raggio maggiore di m. 100.

Le opere d'arte principali sono: nel secondo tronco il viadotto al chilometro 48.537.50 con tre luci di m. 10 e due luci di m. 6; nel terzo tronco il viadotto sul Badde Asinara al chilom. 63.405.40 a tre luci di m. 10 cadauna. Le opere d'arte secondarie sono: N. 139 nel primo tronco; N. 162 nel secondo tronco e N. 68 nel terzo tronco.

Le stazioni e fermate proposte lungo la linea sono 12, cioè: 1. Tirso; 2. Illorai; 3. Burgos-Esporlatu; 4. Bottida; 5. Bocco; 6. Anela; 7. Bultei; 8. Benetutti-Nule; 9. Budduso-Osidda; 10. Pattada; 11. Nugheddu-Vigne; 12. Ozieri. Sono proposte di 1ª classe le stazioni di Tirso e di Ozieri; sono considerate di 3ª classe quelle di Bottida, Bocco, Anela, Bultei e Pattada; sono considerate come fermate, le rimanenti. Per queste ultime, che saranno munite di piano caricatore, servirà da fabbricato viaggiatori una casa cantoniera. Le case cantoniere pell'alloggio del personale di sorveglianza della strada, sono proposte in numero conveniente ed in guisa da soddisfare pienamente ai bisogni dell'esercizio.

><

Funicolare Como-Brunate.
(*Dimanda per la concessione della costruzione e dell'esercizio*).

Sappiamo che i signori Mariani-Sala e Costantino Ferrario hanno presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia funicolare pel trasporto dei viaggiatori e delle merci fra la città di Como ed il limitrofo comune di Brunate. Il dislivello fra Como e Brunate è di circa m. 500. Il costo presunto della proposta linea sarebbe in totale di L. 250,000. La strada avrebbe sede propria in tutta la sua lunghezza. Le pendenze varierebbero fra un minimo del 18.5 p. 0|0 ed un massimo del 70 p. 0|0. L'armamento dovrebbe essere formato con tre rotaie d'acciaio; a metà strada si costruirebbe uno scambio. Il sistema di trazione dovrebbe essere conforme a quello adottato per la ferrovia di Regoledo, qualora il sistema stesso ottenga all'atto del collaudo la superiore approvazione.

><

Tariffe.

Sappiamo che la Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo, a nome anche delle Amministrazioni ferroviarie dell'Adriatico e della Sicilia, in seguito ad istanza della Ditta Minetti di Porto Val Travaglia per ottenere che nell'interesse della industria nazionale sia consentita l'applicazione dei prezzi della tariffa locale N. 601, P. V. alle spedizioni di tegole di vetro piane e ricurve per tettoie, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici una proposta di modificazione delle voci della nomenclatura della serie D. della tariffa speciale comune N. 113 P. V. e della intestazione della predetta tariffa locale N. 601 P. V., colla quale proposta verrebbero assecondate le istanze della Ditta premenzionata.

><

Siamo informati che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, di comune accordo,

hanno presentato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate la proposta per estendere la tariffa locale N. 204 P. V., per le due reti Adriatica e Mediterranea, alle spedizioni di vino e mosto destinate alle stazioni della ferrovia Suzzara-Ferrara, tanto pel transito di Ferrara che per quello di Suzzara, purchè vengano instradate per il transito che determina la percorrenza più breve sulla ferrovia preindicata.

><

Col giorno 6 novembre p. v. scade la validità della tariffa locale N. 501, P. V. accelerata, relativa al trasporto del bestiame ovino ed equino, custodi o pastori e loro famiglie, effetti pastorizi e cani di guardia.

In considerazione che durante l'anno di esperimento della preindicata tariffa, non venne effettuato alcun trasporto sotto il regime della medesima, le Amministrazioni ferroviare del Mediterraneo e dell'Adriatico ne hanno proposto al Ministero dei Lavori Pubblici la soppressione.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto d'appalto del tronco Revere-Ostiglia e ponte sul Po lungo la linea Bologna-Verona;
2. Progetto di opere di difesa fra Casalecchio e Sasso della ferrovia Bologna-Pistoia;
3. Progetto di ampliamento del deposito combustibili nella stazione di Foligno;
4. Progetto di variante Annavita lungo il tronco Casalbuono-Lagonegro della ferrovia Sicignano-Castrocucco.

NECROLOGIA

Un tristissimo annuncio — come tristissimo giunse a noi — diamo ai nostri lettori: quello della morte dell'ing. cavaliere **ORLANDO BIGNAMI**, Direttore della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, consigliere comunale della nostra città.

Colpito la sera del 16 corr. da un insulto apopletico, che pur lasciandogli libere le facoltà mentali gli ridusse all'immobilità tutta la parte destra del corpo, egli soggiacque la mattina del 18 alla tenacia del male ribelle ad ogni più solerte ed attenta cura.

Orlando Bignami era nato in Cremona l'anno 1852 ed aveva compiuti gli studi superiori nella R. Università di Torino, ove conseguì la laurea di ingegnere nell'anno 1872.

Ebbe ingegno pronto, svegliato e multiforme, attività non comune. Peritissimo nel ramo di scienza a cui erasi specialmente dedicato, studiosissimo dei progressi dell'industria ferroviaria, viaggiò molto all'estero per ritrarne utili applicazioni; sì che l'opera sua ed il suo consiglio erano assai apprezzati dalle Amministrazioni ferroviarie e tramviarie, ed egli riuscì ad occupare un alto posto nella nostra Torino, la città di sua adozione.

Modestissimo e laborioso, egli era considerato dappertutto come un elemento vivificatore. La Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, di cui era Direttore, deve a lui il suo rinnovamento materiale ed economico. Assunte le redini dell'esercizio della Società in momenti difficili, il Bignami, colla sua intelligenza, colla sua solerzia e col suo amore, potè portarla al grado di prosperità e di floridezza in cui attualmente si trova. E questa sua facoltà vivificante il Bignami portò in tutte le cose che a lui furono affidate in Italia ed all'estero, dove godeva di simpatie vivissime per i suoi studi e per la sua esperienza. La Società Piemontese dei Tramways, alimentata da capitali esteri, deve al Bignami, che ne fu il Direttore fino a quesi ultimi giorni, il notevole incremento da essa preso.

Ed i nostri lettori ben ricorderanno di lui quanta parte essenziale ebbesi nella costituzione dell'Associazione Tramviaria Italiana e nel suo avviamento a seri e pratici risultati; ricorderanno del pari la sua parte, come relatore in importantissime questioni, ai Congressi Internazionali Ferroviari di Milano e di Parigi ed alle Assemblee dell'Unione Permanente Internazionale delle Tramvie.

Figlio delle sue opere, della propria ferrea volontà e del proprio ingegno ebbe la sua giovine esistenza, e così feconda, troncata ad un tratto; mentre splendido sorridevagli l'avvenire nell'affetto intenso del suo tenero figlio e dei congiunti e nella sincera pubblica estimazione.

Stamane, 20, ebbe luogo il trasporto funebre della salma; al quale presero parte la Giunta Municipale di Torino, i rappresentanti delle Amministrazioni e delle Associazioni ferroviarie e tramviarie, del Collegio degli Ingegneri e di Istituti scientifici, una Compagnia della Brigata Ferrovieri ed un lungo stuolo di amici e colleghi. Fu un'imponente dimostrazione di dolore, rispondente al grande affetto ed alla generale estimazione che l'estinto aveva saputo meritarsi.

Sulla tomba del nostro dilettissimo amico diamo ora sfogo al nostro dolore, cercando invano una parola di conforto che pur non potrebbe riuscire tale alla desolata famiglia di lui.

Una grave perdita è toccata alla Compagnia ferroviaria francese del Nord; *Ferdinando Mathias* è morto il 6 corrente in età di 76 anni.

Era ingegnere capo del Materiale e della Trazione, ed aveva compiuta quasi tutta la sua carriera nella Compagnia del Nord, ove era entrato nel 1846. Da due anni, e precisamente dal 6 corr. settembre 1888, era stato assunto con universale soddisfazione all'alta sua carica; universale è ora il desiderio che egli ha lasciato di sè.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 15 settembre 1890 (N. 216). — **Regio Decreto 23 agosto 1890**, numero **7078** (Serie 3ª) che autorizza la Direzione Generale del Debito Pubblico ad emettere le Obbligazioni di Stato del valore nominale di lire cinquecento, di cui la legge 2 luglio 1890, n. 6930 (Serie 3ª). — Il testo della legge fu pubblicato nel *Monitore* nel n. 28 del 12 luglio u. s. (1).

— **Regio Decreto 23 agosto 1890**, numero **7088** (Serie 3ª), che approva il testo unico delle leggi sui pesi e sulle misure.

Notizie Ferroviarie Italiane

Corso ferroviario di stazione. — *Per ufficiali dal 1° prossimo ottobre.* — Il Ministero della Guerra ha disposto che il 1° del prossimo mese di ottobre sia attuato per cura e sotto la direzione del Comando del Corpo di Stato Maggiore un corso ferroviario di stazione, al quale saranno comandati alcuni capitani addetti ai Comandi superiori dei distretti e alcuni ufficiali subalterni delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio.

A questo corso saranno inoltre ammessi alcuni ufficiali subalterni di complemento di fanteria, scelti fra quelli che, non essendo inscritti fra gli indisponibili per ragione d'impiego, abbiano accettato volontariamente di compierlo e di preferenza quelli che attualmente prestano servizio presso i reggimenti.

(1) Per le Obbligazioni 5 0[0 vedi « Atti Ufficiali » nel n. 37 del 13 corrente, a pag. 586.

Il corso consisterà in due distinti periodi: uno *preparatorio* o *teorico* e l'altro *pratico*. Nel periodo *preparatorio*, della durata di 15 giorni circa, la istruzione si farà per ciascun gruppo presso il distretto militare del luogo designato come sede del gruppo. Nel periodo *pratico*, della durata di circa un mese e mezzo, gli ufficiali saranno ripartiti nelle stazioni cui sono rispettivamente assegnati od in quelle altre che potranno eccezionalmente venire in seguito stabilite per ragione d'istruzione.

I comandanti dei presidii di Alessandria, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Palermo, a richiesta degli ufficiali-capi dei gruppi aventi sede rispettivamente nelle dette città, forniranno le truppe, i quadrupedi ed il materiale occorrenti per l'esecuzione di alcune esercitazioni di caricamento e scaricamento che dovranno far parte delle istruzioni del periodo *preparatorio*.

Gli ufficiali saranno destinati alle seguenti stazioni ferroviarie:

1° gruppo: **Alessandria** — Savona — Torino — Genova — Bra — Acqui — Casale — Alessandria — Mondovì — Vercelli — Voghera — Cuneo — Pinerolo;

2° gruppo: **Milano** — Brescia — Piacenza — Cremona — Verona — Bergamo — Como — Lecco — Milano — Monza — Novara — Pavia — Varese — Ivrea;

3° gruppo: **Bologna** — Venezia — Verona — Udine — Faenza — Padova — Ferrara — Pesaro — Reggio Emilia — Ancona — Ferrara — Mantova — Ravenna — Modena — Rovigo — Treviso — Vicenza — Belluno;

4° gruppo: **Firenze** — Firenze — Siena — Arezzo — Livorno — Lucca — Massa — Orvieto — Perugia — Pistoia;

5° gruppo: **Roma** — Foligno — Roma — Aquila — Ascoli-Piceno — Cagliari — Chieti — Frosinone — Macerata — Sassari — Teramo;

6° gruppo: **Napoli** — Lecce — Salerno — Nola — Napoli — Avellino — Barletta — Benevento — Campagna — Caserta — Catanzaro — Cosenza — Foggia — Lecce — Nola — Potenza — Reggio-Calabria — Taranto — Caserta;

7° gruppo: **Palermo** — Trapani — Caltanissetta — Palermo — Catania — Girgenti — Messina — Siracusa — Trapani.

Sono 127 stazioni ferroviarie, nelle quali si eseguirà l'esperimento sotto la direzione di sette capi-gruppi.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — *Traforo di galleria.* — Nella notte dal 18 al 19 corrente fu operato l'incontro della prima galleria Limone, che unisce la grande galleria del Colle di Tenda con Limone e Vievola.

Ferrovia Casalnuovo-Cancello-Montesarchio. — *Deliberazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nel n. 33 a pag. 530, aggiungiamo che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, preso in esame il progetto presentato dal signor James Hendrey per la costruzione d'una ferrovia a sezione di m. 1 da Casalnuovo per Cancello ed Arpaia a Montesarchio con diramazione per S. Martino, ha opinato che, pur ammettendo in massima l'utilità della proposta ferrovia, limitatamente però al tratto da Cancello a Montesarchio, non si possa dare per ora alcun parere sulla domanda di concessione e di sussidio, essendo il progetto presentato troppo sommario e non conforme alle vigenti prescrizioni.

Funicolari e ferrovie di montagna in provincia di Como. — *Stato dei lavori, progetti e studi.* — Riportiamo dall'*Araldo* di Como le seguenti notizie sulla funicolare in costruzione di Regoledo (1), su quella in progetto del monte di Brunate sopra Como (2), e sulla ferrovia Varese-Madonna del Monte-Campo dei fiori (3), delle quali già si occupò parecchie volte il *Monitore*, come appare dalle rispettive note:

(1) Vedi n. 28.
(2) Vedi n. 33 ed « Informazioni » di questo numero per dati tecnici.
(3) Vedi n. 34 ed annessa nota per richiamo a precedenti numeri.

« La *funicolare di Regoledo* fra breve funzionerà regolarmente e cioè appena che i proprietari dell'albergo abbiano sistemato a dovere la condotta d'acqua. Questa ha subìto diverse peripezie, e non fu ancora consegnata al costruttore ing. Alfredo Colli, il quale, mentre ha la turbina, il materiale ed i meccanismi pronti, è assai pregiudicato da questo ritardo, che non gli permette di presentare e far agire la sua funicolare ».

Circa la funicolare di Regoledo crediamo opportuno di aggiungere, alle notizie da noi date in precedenti numeri del *Monitore*, che essa è disposta in linea retta, ed ha una lunghezza misurata in proiezione di m. 417 e misura sulla pendenza m. 460. La pendenza della via partendo dalla stazione inferiore incomincia colla livelletta massima del 65 0|0, passa al 53 0|0, poi al 45 0|0; a metà strada, ove avviene l'incrocio delle carrozze, discende al 34 0|0 ed infine termina colla pendenza del 40 0|0. Il dislivello fra il punto di partenza e quello di arrivo è di m. 198, circa, con una pendenza media del 43 0|0. La linea è in trincea, non molto elevata, per due terzi del percorso, e per un terzo, alla parte inferiore, è in rilevato. Lungo tutta la linea vennero costruiti due muricciuoli in cui sono incastrate le estremità delle traverse di legno rovere su cui appoggiano i binari; e tali muretti, alla parte inferiore in rilevato della strada, con uno spessore maggiore, fanno da sostegno al piano stesso. L'armamento poi al punto estremo inferiore della linea, è sostenuto da putrelle in ferro, poggianti su 4 pilastri in muratura alla distanza di 6 metri circa.

« L'affare della *funicolare di Brunate* sopra Como — ripigliamo dall'*Araldo* — non entrerà in via esecutiva, che in seguito al definitivo collaudo della funicolare di Regoledo.

« Abbiamo positivi ragguagli sulla *ferrovia Varese-Madonna del Monte-Campo dei fiori*, e crediamo opportuno darne breve partecipazione al pubblico per precisa sua norma. I signori ing. Ferretti ed avv. Bosis contano aprire la sottoscrizione per raccogliere capitali per una *ferrovia elettrica Varese-Robarello*, e per una *funicolare Robarello-Madonna del Monte;* ma questi signori non hanno per tale affare ottenuta concessione qualsiasi.

« Ottenne invece concessione regolare per una *ferrovia a sezione ridotta Varese-Robarello-Madonna del Monte-Campo dei fiori* il Comitato formato dai signori ing. Enea Torelli, ing. Francesco Foscarini, banchiere Cesare Mazzola-Corelli, dottor Emilio Triaca. Tale Comitato precisamente in questi giorni ha chiesto definitiva concessione della Varese-Campo dei fiori in nome del signor ing. Giuseppe Brener, domiciliato a Parigi ed interessato in diverse importanti imprese ferroviarie ed industriali. La Banca di Varese, in seguito a lettera di contro-garanzia del « Crédit mobilier » di Bruxelles, fornitagli dal signor ing. Brener, è intervenuta in nome e per conto dello stesso Brener per fornire la garanzia richiesta dalla legge in merito ai mezzi necessari per costruire la ferrovia. Il signor ing. Brener rappresenta un ragguardevole gruppo di capitalisti francesi e belga, che assume l'affare per suo conto indipendentemente da qualsiasi sottoscrizione pubblica. I lavori verranno cominciati fra breve tempo. E nel mese corrente crediamo poter dare notizia dell'epoca in cui il signor ing. Brener conta presentare al pubblico la ferrovia montana Varese-Robarello-Madonna del Monte-Campo dei fiori in completo assetto d'esercizio ».

Ferrovia per val d'Alcantara. — *Istanze della Deputazione provinciale di Messina al Governo.* — La Deputazione provinciale di Messina ha nuovamente insistito presso il Ministero dei Lavori Pubblici per la iscrizione della ferrovia per la valle dell'Alcantara in 4ª categoria.

Secondo il progetto studiato dall'ingegnere-capo del Genio Civile, cav. Coppola Liborio, la linea avrebbe la lunghezza di chilometri 35, ed il suo importo complessivo sarebbe di L. 7,000,000.

Tramvia elettrica Firenze-Fiesole. — *Inaugurazione.* — Ieri, 19, si fece l'inaugurazione della tramvia elettrica Firenze-Fiesole, della quale abbiamo detto in precedenti numeri del *Monitore* e pubblicati i più importanti

dati tecnici nel n. 37. Sei vetture elettriche, a distanza di 50 metri l'una dall'altra, recarono le rappresentanze, il Prefetto, il Sindaco, i consiglieri comunali di Fiesole e Firenze ed altre autorità e percorsero per la prima volta il tragitto Firenze-Fiesole. È questo il primo impianto fatto in Europa del tramway elettrico sistema Sprague.

Compiutosi felicemente il percorso, fuvvi un banchetto di oltre 100 convitati. Pronunciaronsi molto discorsi. Indi inviossi per telegramma un saluto a Sprague a Nuova-York, a nome della Banca Fenzi assuntrice dell'impresa.

Tramvia Milano-Baggio-Abbiategrasso. — *Costituzione del Comitato promotore e nomina di una Commissione per esaminare il progetto.* — Domenica, 14 corrente, nel locale comunale di Baggio, si tenne una riunione di capitalisti, proprietari, conduttori di fondi ed esercenti, presieduti dal Sindaco di quel paese, signor ing. Giuseppe Mereghetti, allo scopo di costituirsi in Comitato promotore per l'attuazione di una tramvia che colleghi quella borgata con Milano.

L'Impresa di costruzioni, fratelli Taramella di Milano, presentò un suo elaborato progetto tecnico, che in massima raccolse l'adesione dell'assemblea, la quale, dopo ampia discussione, passò alla nomina di una Commissione, con incarico di studiare, anche sotto l'aspetto finanziario, il progetto Taramella e di far pratiche acchè sia reso possibile il prolungamento della linea oltre Baggio, fino a congiungersi con Abbiategrasso.

La Commissione ha incominciati i suoi lavori il 17 corr.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Costruzione del secondo doppio binario sulla linea da Parigi a Lione e al Mediterraneo tra la stazione di Parigi e lo scalo di Conflans.* — Attualmente tutti i treni che si dirigono da Parigi verso Lione, e viceversa, circolano tra la stazione di Parigi e lo scalo merci di Conflans su di un solo doppio binario; e al di là di Conflans su due doppi binari che separansi a Villeneuve-Saint-Georges per dar luogo l'uno alla linea della Borgogna e l'altro alla linea del Borbonese.

Il tratto ad un solo doppio binario Parigi-Conflans dà luogo a gravissimi inconvenienti e rende difficile il servizio tanto dei viaggiatori che delle merci.

Sono perciò in corso importanti lavori, preventivati per oltre 16,000,000 di lire, a scopo d'impiantare, tra l'uscita della stazione di Parigi e l'origine, a Conflans, dell'attuale doppio binario un secondo doppio binario principale che girerà attorno allo scalo merci, e servirà esclusivamente al passaggio dei treni viaggiatori; mentre l'antico doppio binario sarà riservato al passaggio dei treni merci.

I lavori sono già assai inoltrati; per modo che v'ha luogo a sperare che i treni viaggiatori potranno transitare sul nuovo tracciato nei primi mesi dell'anno prossimo.

Ferrovie Austro-Ungariche. — *Prodotti 1° semestre 1890 comparativamente 1° semestre 1889.* — I giornali di Vienna ne forniscono la seguente dimostrazione degli introiti durante il 1° semestre 1890 in confronto all'eguale periodo 1889:

	Introiti lordi 1889 fiorini	Introiti lordi 1890 fiorini	Differenza 1890 fiorini
Ferr. austriache	65,772,553	69,272,423	+ 3,499,890
» ungheresi	23,899,710	25,282,774	+ 1,383,064
» comuni	39,575,181	39,559,268	— 15,913
Totale	129,247,424	134,114,465	+ 4,867,041

L'introito chilometrico corrisponde a:

	1889 fiorini	1890 fiorini	Differ. 1890 fiorini
Ferrovie austriache . . .	5,500	5,654	+ 154
» ungheresi . . .	2,987	3,007	+ 20
» comuni . . .	7,223	7,210	— 13
Media . . .	5,080	5,129	+ 49

Mancano le notizie delle spese d'esercizio.

La rete ferroviaria austro-ungarica al 30 giugno 1889 misurava 25,440 chilometri; al 30 giugno 1890 ne misurava 26,146, cioè *in più* chilom. 706.

Dei 26,146 chilometri appartengono alle reti dello Stato 9,993; a società private gli altri 16,153.

In rapporto alla moneta decimale abbiamo:

	Introito assoluto	Introito chilometrico
1° semestre 1889	317,948,663	12,397
» 1890	329,921,584	12,617
Aumento 1890	11,972,921	220

— *Esperienze della Sudbahn circa un ponte in cemento con armatura di ferro, sistema Monier.* — La Società della Sudbahn, dovendo ricostruire parecchi viadotti sulla linea Vienna-Neustadt, pensò di adottare il sistema Monier, che è caratterizzato dall'impiego della struttura cementizia con armatura interna costituita da un traliccio di fili di ferro; stante tuttavia la mancanza di dati sicuri sull'applicabilità di tale sistema ai ponti, si vollero eseguire prima alcune esperienze. A tal fine fu costruita una vôlta di prova, della luce di m. 10 con freccia di 1, grossezza in chiave di m. 0.15, ed all'imposta di m. 0.20, sostenuta da due piedritti in muratura.

Il traliccio era composto di verghe d'un sol pezzo di millimetri 10 di diametro; le quali, seguendo la curvatura della vôlta, andavano da uno all'altro piedritto, e da fili del diametro di mm. 7 disposti nel senso normale alle verghe. Questo traliccio aveva maglie di cm. 55 di lato e giungeva a cm. 2 dall'intradosso. L'impasto cementizio era formato con una parte di cemento Portland e tre parti di sabbia del Danubio, ed era steso in strati grossi cm. 4, i quali venivano accuratamente battuti.

Compiuta la vôlta, si lasciò riposare per 14 giorni, dopo i quali venne disarmata e quindi ricoperta d'uno strato di *ballast*, sul quale fu disposto l'ordinario armamento ferroviario.

Il 1° dicembre 1889, scorsi 52 giorni da quello in cui la vôlta era stata ultimata, essa fu sottoposta ad una serie di esperienze, consistenti nel misurare le flessioni a cui la vôlta andava soggetta dopo averla caricata di pesi fissi e mobili.

Anzitutto si collocarono sulla vôlta alcuni carri-merci cogli assi caricati di 3 a 6000 chilogr. ciascuno e variamente disposti; in secondo luogo si caricò mediante un *tender* a tre assi, ciascuno dei quali portava il carico di chilogr. 9200, finalmente con una locomotiva a tre assi caricati rispettivamente di chilogr. 13,000 e 10,000. In quest'ultima esperienza la flessione media verificata con nove osservazioni, tre cioè in corrispondenza di ciascun asse, fu di mm. 2|3 a 3 e si ridusse a mm. 3|4 ed 1 dopo che la vôlta fu completamente liberata dal sovraccarico.

Questi risultati parvero soddisfacentissimi: tuttavia, per verificare se le azioni meteoriche possano essere causa di una diminuzione di resistenza, fu deciso di conservare la vôlta fino all'estate, per quindi eseguire nuove esperienze, le quali saranno spinte fino alla rottura.

Ferrovie Bavaresi e Ferrovie Austriache. — *Sospensione del servizio per causa delle inondazioni.* — Molte linee ferroviarie della Baviera e dell'Austria ebbero a soffrire gravi danni per le recenti inondazioni, e molte, ancora per qualche tempo, non potranno riprendere il normale movimento dei treni, con grave incaglio al commercio locale e di transito.

In Baviera, fra le linee che dovettero sospendere il servizio, si notano le seguenti: Kempten-Immenstadt, Buchloe-Memmingen, Landshut-Neumarkt, Landsber-Schongau, Neuötting-Simbac, Starnbern-Penzberg-Peissemberg, Sünching-Stranbing, Passau-Pöching, Zwiesel-Grafenau e Frontenhausen-Landau.

Nell'Austria furono ancora più numerosi; si notano infatti le linee seguenti: Götzis-Hohenems, Lautrach-St. Margrethen, il servizio di tragitto sul Bondensee, Budweis-

Pilsen, Budweis-Wessely, Budweis-Gaisbach, Razice-Putim, Praga-Smichov, Nusle-Vrsovic-Smichov, Efferding-Aschach, Gmünd-Budweis, Horazdiovic-Babin-Klattau, Janovic-Taus, Branik-Hod-Konvicka-Modran, Gaisbach-Mauthausen, Kl. Schwechat-Nussdorf e Sandhübel-Niklasdorf.

Ferrovie Russe. — *Per l'aumento della velocità dei treni.* — Per l'attuazione dell'aumento della velocità dei treni, provvedesi a rendere più solida la soprastruttura del corpo stradale. A tale scopo i binari saranno quanto prima armati con rotaie del peso di chilogrammi 36.27 e delle seguenti dimensioni: altezza, millimetri 135; larghezza del *patin*, mm. 120; spessore della *tige*, mm. 13.

Ferrovie negli Stati Uniti del Nord d'America. — *La locomotiva Shay per montagna.* — Le locomotive Shay sono poco note in Europa, mentre negli Stati Uniti ve ne sono già in servizio più di 300, e la Compagnia che le costruisce, « Lima Machine Works » di Lima nell'Ohio, prevede di costruirne 75 in quest'anno.

Come molte altre cose americane essa offre una struttura molto ardita; di quelle che, appena vengono in mente a un ingegnere europeo, vengono tosto messe da parte per cercare qualche cosa di più conforme alle regole, o alle abitudini. Ma il fatto che se ne sono già costruite tante, e altre se ne stanno costruendo, dimostra che esse meritano l'attenzione di tutti coloro che hanno a considerare il problema della trazione su forti pendenze; esse infatti sono specialmente adoperate sulle vie pel trasporto del legname, con pendenze che giungono al 100 per 1000.

La locomotiva è portata da otto ruote appartenenti a due carrelli uno presso l'estremità anteriore, l'altro presso l'estremità posteriore; un altro carrello porta il tender. La caldaia non è nel mezzo delle fiancate, ma sta alquanto a sinistra; di fianco alle sei ruote di destra corre un albero longitudinale, che porta sei rocchetti dentati, i quali ingranano con altrettante ruote dentate connesse alle ruote. Questo albero è messo in moto da tre cilindri verticali, situati uno di fianco all'altro, a destra della caldaia, nell'intervallo fra i due carrelli della locomotiva.

S'intende che l'albero non può essere tutto di un pezzo; esso è formato di quattro pezzi, collegati da giunti universali e da altri giunti a maschio e femmina, in modo che non solo le ruote di un carrello, per seguire una curva, possono prendere una direzione ad angolo con quella delle ruote del carrello vicino, ma possono anche scostarsene o avvicinarsi ad esse; dalla parte sinistra della macchina si trova un albero simile, che serve semplicemente a collegare le ruote, non essendovi cilindri.

Trattasi adunque di una soluzione singolare dei problemi di utilizzare per l'adesione tutto il peso della macchina e del *tender*, e girare in curve piuttosto strette con macchina a molte ruote accoppiate. La posizione della caldaia da una parte dell'asse longitudinale e dei meccanismi motori dall'altra parte, a destra, permette al macchinista di meglio sorvegliare questi meccanismi e vedere liberamente la via. Il peso di questa locomotiva, delle maggiori dimensioni, in pieno ordine di servizio, è 80 tonnellate; essa può rimorchiare 100 tonnellate su pendenza del 100 per 1000, con un buon binario. La Compagnia costruttrice ne fa di diverse dimensioni, le più piccole pesando 10 tonnellate. Sono adoperate specialmente pel trasporto del legname o per le miniere; ma una delle maggiori è stata adoperata circa tre anni sulla Sinnemahoning Valley Railroad in Pensilvania per treni merci ordinarii.

Per un nuovo tipo di locomotive per treni direttissimi della Società Francese dell'Ovest, vedi « Ferrovie Francesi » nel n. 36.

Notizie Diverse

Commissione permanente per la direzione dei servizi del porto di Genova. — *Adunanza del 16 corrente.* — Letto ed approvato il verbale della seduta precedente, il rappresentante del Sindaco, on. senatore Ricci, rese conto del lavoro fatto dalla sotto-commissione che nella seduta del 16 agosto u. s. era stata incaricata di proporre un regolamento concreto e completo delle tariffe per l'uso pubblico dei cisternoni e magazzini costrutti e costruendi pel commercio del petrolio. Questo regolamento contiene parecchie modificazioni alla tariffa prima proposta in senso della diminuzione di questa. La Commissione lo approvò, incaricando il Prefetto, Presidente, di ottenere l'approvazione definitiva del Governo, ai termini dell'art. 14 della convenzione 26 settembre 1883.

La Commissione si occupò quindi dell'ormeggiamento dei bastimenti carichi di petrolio, come di altri provvedimenti riguardanti lo sbarco e l'introduzione dei cotoni nel deposito franco.

In seguito, su domanda del Presidente della Camera di Commercio, emise voto per il sollecito impianto degli apparecchi idraulici sul Ponte Assereto.

In ultimo venne discusso l'affare relativo alla sistemazione dei binari sulle calate occidentali del porto, conchiudendosi col prendere atto delle assicurazioni date dal rappresentante ferroviario, che tale sistemazione verrà al più presto possibile compiuta.

Cartoline-vaglia italiane. — *Servizio dal 1° ottobre p. v.* — Il servizio delle cartoline-vaglia, istituito colla legge del 12 giugno p. p., n. 6889, avrà effetto dal 1° ottobre p. v.

Scopo delle cartoline-vaglia è di rendere più facile al pubblico di fare pagamenti di somme fino a L. 20 per mezzo della Posta nell'interno del Regno, come pure da e per le località dell'Africa provviste di uffizi postali italiani, con una spesa minore di quella che occorre per l'invio degli attuali vaglia, risparmiandosi qualsiasi lettera d'accompagnamento, poichè le nuove cartoline hanno nno spazio destinato alle comunicazioni, che il mittente voglia fare al destinatario.

Sono ripartite in nove serie, cioè: senza valore fisso da uno fino a 99 centesimi, colla tassa di cent. 10; da L. 1, 2, 3, 4 e 5, di cent. 10; da L. 10, di cent. 15; da L. 15, di cent. 20; da L. 20, cent. 25.

Chi voglia spedire somme inferiori ad una lira, deve far uso delle cartoline senza valore fisso applicandovi sopra tanti francobolli ordinari corrispondenti alla somma che si vuole far pagare ai destinatari, ma non oltre cent. 99.

Occorrendo aggiungere frazioni di lira a lire intiere, si applicano sulle cartoline di valore fisso uno o più francobolli, il cui importo non deve superare cent. 99.

L'aggiunta di francobolli sulle cartoline di somme fisse non ne aumenta la tassa.

Navigazione fluviale in Francia. — *Nel 1° semestre 1890.* — La navigazione fluviale in Francia è in continuo aumento. Dal 1° gennaio al 30 giugno dell'anno corrente sono state trasportate sui canali e fiumi, che ne solcano il territorio, 12,321,453 tonnellate di merci, contro 11,634,510 tonnellate nel corrispondente periodo del 1889.

L'aumento a beneficio del 1890 è dunque di tonnellate 687,000, pari ad un aumento del 6 per cento sul totale del movimento.

Ricordiamo che di una statistica per l'intero anno 1889 nell'Inghilterra abbiamo fatto cenno nel n. 34.

L'impiego industriale del petrolio. — L'impiego dei residui di nafta, come combustibile, ha preso in Russia uno sviluppo considerevole. È già da parecchio tempo che nei battelli a vapore del Caspio e del Volga si fa uso esclusivo dei residui di nafta.

Oggi poi la massima parte delle principali fabbriche russe ha definitivamente adottato questo combustibile in sostituzione del legno o del carbone, e ciò in vista della non indifferente economia che presenta.

Lo si impiega pure con molta convenienza economica per il riscaldamento degli appartamenti, adoperando all'uopo stufe speciali e molto ingegnose.

È cosa ormai constatata che la sostituzione del petrolio

al legno ed al carbone dà un'economia effettiva del 35 0|0, e ciò in Mosca ove il petrolio proviene da Bakou, cioè da 2400 chilometri di distanza.

Il trasporto da Bakou a Nijni-Novogorod si fa per acqua ed il rimanente per ferrovia.

Nelle grandi manifatture di Mosca, i residui di nafta sono di preferenza impiegati come combustibili, non tanto per il loro prezzo relativamente basso quanto per la possibilità di poterli immagazzinare in spazi limitatissimi, evitando in tal modo quell'ingombro di locali che implica l'impiego degli altri combustibili.

I petroli si conservano infatti in grandi cisterne sotterranee ben chiuse ed isolate e poste in diretta comunicazione, mediante appositi tubi, con le pompe ad aria che iniettano il combustibile liquido nel focolare. Mercè tale sistema, resta anche eliminato ogni eventuale pericolo d'incendio.

Anche negli stabilimenti industriali inglesi il petrolio incomincia ad essere utilizzato come combustibile. I primi tentativi hanno dato risultati tanto buoni da indurre l'ammiragliato inglese a far costruire una torpediniera munita di speciali installazioni per l'impiego del combustibile liquido, il quale è immagazzinato in una specie di doppio fondo della chiglia suddiviso in scompartimenti stagni, contenenti in complesso 15 mila chilogrammi di petrolio. Questi scompartimenti sono fatti in modo da potere essere riempiti d'acqua a misura che si vuotano di petrolio, in guisa da mantenere costanti le condizioni di stabilità della nave.

Il petrolio è aspirato da una pompa sistema Worthington e viene immesso nei becchi mediante una forte corrente di aria.

L'azione combinata dei 35 getti di petrolio nel focolare forma una massa brillante di fuoco alta 60 cent., priva di faville, di puzzo e di fumo.

Nell'esperienza di prova, la macchina sviluppò 1203 cavalli di forza, e si constatò che non ostante i rapidi e frequenti cambiamenti di temperatura non si manifestò alcun guasto nei tubi.

Ciò non mancherà di facilitare l'uso del petrolio come combustibile nelle macchine industriali.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 431,350 * per ampliamento della stazione di Casarsa;

L. 73,200 * per rifacimento in acciaio al Km. 8.995.45 di binario in ferro sul tronco Lucca-Pisa; oltre L. 172,412.51, importo materiale metallico d'armamento;

L. 70,000 per l'esecuzione del nuovo progetto concernente il rafforzamento e la sistemazione delle travate metalliche in opera al ponte a tre luci sul fiume Adda al chilometro 28 615 della ferrovia da Monza a Lecco;

L. 61,485 per l'impianto di una piattaforma del diametro di m. 8.50 e per la esecuzione di altre opere nella stazione di Rovigo della linea Bologna-Padova:

L. 44,705 per la esecuzione di lavori di consolidamento della sede stradale fra i chilometri 125 450 e 125.700 della linea Orte-Firenze-Chiusi;

L. 32,849.33 * per impianto di un nuovo binario merci nella stazione di Fiorenzuola d'Arda, linea Piacenza-Bologna;

L. 32,000 per sistemare il servizio d'acqua nella stazione di Pontebba, mediante derivazione d'acqua dalla sorgente Pustatto;

L. 23,400 * per ampliamento del rifornitore della stazione di Treviglio;

L. 22,913.84 per la esecuzione di alcuni lavori suppletori a quelli già approvati per la sistemazione della stazione di Pistoia e per l'ampliamento del deposito del combustibile nella stazione medesima;

L. 7710 per provvedere al rifacimento, con rotaie di acciaio da m. 12, del binario di corsa nella stazione di Bari, della linea Bologna-Otranto, e dei relativi deviatoi;

L. 7600 per provvedere alla ricostruzione ed alla sistemazione di parte del muro di rivestimento della scarpa della trincea d'approccio alla galleria detta di Villaga, fra i chilom. 53 760 e 53.800 della linea da Treviso a Belluno;

L. 5600 per provvedere all'impianto di sonerie elettriche di controllo ai dischi di n. 8 stazioni della ferrovia Roma-Solmona.

Rete Mediterranea. — Fabbisogno * dei materiali metallici d'armamento per il tronco Rocchetta Melfi-Monteverde della linea Rocchetta Melfi-Avellino:

L. 64,500 per il consolidamento della frana fra i chilometri 89.866 e 89.968 fra le stazioni di Montegiordano e di Roseto nella ferrovia da Taranto a Reggio;

Rete Sicula. — Nuovo piano * generale della stazione di Comiso.

Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Salerno. — Progetto appalto * lavori costruzione travate metalliche del tronco Salerno-Fratte della ferrovia Salerno-San Severino.

Società Ferrovie secondarie della Sardegna. — Progetto * della linea in tre tronchi da Ozieri alla stazione di Tirso.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L 6000 per ricostruzione muro di sostegno a destra del piazzale della stazione di Sarno;

L. 800 per costruzione platea ai manufatti ai chilom. 78.598 e 78.694 della linea Taranto-Reggio;

L. 31,300 per riparazione frane nell'argine ferroviario fra le progressive 6.300 e 7.700 della linea Mortara-Broni;

L. 4,419.38 per manutenzione degli argini del torrente Macellare al chilom. 5.999.25 della linea Reggio-Castrocucco;

L. 700 per consolidamento dell'argine stradale fra le progressive 323.750 e 323 765 fra Collesalvetti e Pisa.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per lavori di rifacimento binario e scambi sulla linea Gallarate-Varese. Importo approssimativo L. 10,000.

Governo del Chilì. — Il Governo del Chilì desidera ricevere offerte per la fornitura di locomotive e di carri, nonchè per tre piccole navi da guerra. È inoltre concessa l'importazione temporanea delle materie prime per la costruzione anche del materiale ferroviario.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Ditta Gonnelli Angiolo, di Firenze: appalto lavori di ristauro del ponte sottovia detto di Montecastello. al chilom. 55 597 della linea Firenze-Empoli-Pisa, col ribasso del 18.70 per cento sui prezzi di tariffa;

Semprebene Achille, di Roma; appalto lavori di riparazione alla grande tettoia interna di Roma Termini, col ribasso del 17.75 per cento sui prezzi di tariffa.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze. — Costruzione del tronco Marradi Fantino della ferrovia Faenza-Firenze al signor Lori Oreste di Firenze, col ribasso del 37.85 0|0 (Vedi « Informazioni » del n. 32)

Ministero dei Lavori Pubblici. — Fornitura dei ferri minuti del 1° tipo ferrovie complementari per l'armamento dei tronchi in costruzione della ferrovia Noto-Licata in 2 lotti: 1° quintali 1635.28 stecche corniere; quintali 1451.98 piastre di fondo, col ribasso del 3.15 0|0 al signor G. Ratto fu Gio.; 2° quintali 317.79 chiavarde con rosette; quintali 946.16 arpioni, col ribasso del 12 0|0 alle acciaierie di Terni (Vedi « Informazioni » del n. 35).

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete del Mediterraneo (*Seduta del Comitato, 17 corrente*). — Garzena Emilio, di Cuneo, per appalto lavori di costruzione del primo tronco della linea Cuneo-Saluzzo;

Pangrazzi Cesare e Fratelli, di Milano, per fornitura di ceralacca e di ostie;

Grana Pietro, di Torino, per fornitura di 20 banchi da aggiustatore;

Pozzi Giuseppe, di Milano, per fornitura di chilogr. 20,000 di dadi di ferro greggio;

Amatore Giuseppe, di Corigliano Calabro, per fornitura, carico, scarico, spandimento e profilatura di pietrisco e ricarico massicciata sul tronco Grottaglie-Latiano;

Ditta stessa per fornitura, carico, scarico, spandimento e profilatura di pietrisco e ricarico massicciata sul tronco Taranto-Grottaglie.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Villacidro (29 settembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto pei lavori di risanamento del rigagnolo Fluminera, costruzione d'una strada parallela ad essa, piccolo acquedotto, lavatoio, abbeveratoio e macello. Importo L. 54,347.29. Cauz. provv. L. 3000. Cauz. def. L. 6000. Fatali 14 ottobre, ore 11 ant.

Comune di Rivolta d'Adda (Cremona) (29 settembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto della costruzione della parte di ponte in ferro sull'Adda. Importo L 56,486.31. Cauz. provv. L. 3000. Cauz. def. L. 6000. Fatali 17 ottobre.

Deputazione Provinciale di Cagliari (30 settembre, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto pei lavori di ricostruzione del ponte di Pula, nel tronco di strada provinciale Cagliari-Pula. Imp. L. 91,687.44, oltre L. 15,312.56 a disposizione. Cauz. provv. L. 5000. Cauz. def. L. 10,000. Fatali a giorni 10.

Prefettura di Caltanissetta (2 ottobre, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria Mazzarino-Riesi, tronco compreso dalla provinciale Mazzarino-Vigne Vanasco allo Sperone S Filippo (m. 3945). Imp. L. 44,815.68. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva L. 4000. Fatali a destinarsi.

Municipio di Verona (4 ottobre, ore 1 pom., definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione del Pantheon « *In patriam beneficis* » nel cimitero di Verona. Importo ridotto L 145,245.47 (V. n. 31 e 35).

Amministrazione Provinciale di Macerata (6 ottobre, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del XII tronco della strada di serie Amandola-Visso, detta di *Appennino*, dal cancello Bonanni al praticello Vallemaria (m. 3220.35). Imp. L, 51,700. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a destinarsi.

Municipio di Belluno (6 ottobre, ore 3 pom., fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione di un nuovo fabbricato scolastico. Importo ridotto L. 149,700 (V. n. 32 e 36).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Bologna (9 ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti all'alzamento, rinfianco e robustamento dell'arginatura destra e sinistra del fiume Reno, pel tratto dallo sbocco del torrente Samoggia al confine colla provincia di Ferrara. Importo L. 197,586. Lavori compiuti in 200 giorni Cauzione provv. L. 10,000. Cauz. def. il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Padova (9 ottobre, ore 10 ant, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti pei lavori di rialzo, ingrosso e parziale imbancamento di un tronco d'argine sinistro d'Adige da m. 53 inferiormente allo stante Marezzana-Borgoforte fino allo stante di confine fra le sezioni II e III (m. 3387), misurati lungo la nuova corona arginale in Comune di Anguillara Veneta Importo L. 94,028. Cauz. provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in 150 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Padova (10 ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti pei lavori di rialzo ed ingrosso dell'argine sinistro del fiume Adige dal confine delle provincie di Padova e Venezia al Traversante Passetto (m. 9,330). Importo L. 416,780. Cauzione provv. L. 20,000. Cauzione def. il decimo Lavori compiuti in giorni 250.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Padova (10 ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al lavoro di banca con terrapieno a base del ributto dell'argine sinistro d'Adige nella località Volta Cumano inferiore, con Drizzagno Manin in Comune di Sant'Urbano (m. 890). Importo L. 109,880. Cauzione provv. L. 6000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in 280 giorni.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia. — Torino. — (30 settembre, ore 9 ant., unica e definitiva). — Fornitura di tonn. 450 di **coke** a L. 54 la tonn. Cauzione L. 2430. Consegna a giorni 50.

Direzione Terr. d'Artiglieria. — Roma. — (2 ottobre, ore 10 ant., unica e definitiva). — Fornitura di metri 20,000 di **fune** a fili d'acciaio con anima di canape. Importo L. 11,000. Cauzione L. 1100. Consegna a giorni 90.

R. Fabbrica d'Armi. — Terni. — (2 ottobre, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di chilogr. 25,000 di **acciaio** dolce in verghe. Importo L. 15,000. Cauzione L. 1500. Consegna a giorni 40.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — G. B. Brusoferri, Brescia: calzoni e camicioni di tela olona, L. 1027.31;

Società industriale napoletana Hawthorn Guppy, Napoli: barre di graticola per caldaie, L. 3580;

C. T. T. Pattison, Napoli: barre di graticola per caldaie, L. 3953.40;

G. Ansaldo e C., Sampierdarena: oggetti di bronzo, L. 3002.97;

Steel C. of Scotland, Glasgow: verghe d'acciaio, L. 11,000;

Frenk e Smith, Londra: ferraccio in pani, L. 65,000;

Boglione Luigi fu Giovanni, Torino: cuoi e pelli, L. 3642.38;

B. Mongenet e Figli, Torino: acciai diversi. L. 113,425;

Società generale italiana di elettricità, sistema Edison, Milano: materiali per impianto d'illuminazione elettrica, L. 39,712;

Miani, Silvestri e C, Milano: una caldaia tipo Cornovaglia, L. 9200;

Savant G. B., Torino: coppie di maschi d'acciaio, L. 1839.60;

Frat Feltrinelli, Napoli: legno abete dell'Adriatico, L. 24,820.32;

Cizzotti e Bellone, Torino: chiodi e chiodetti di ferro, L. 5232.58;

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione di una boa di segnalamento pel Mar Rosso per conto del Ministero della Marina.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			7mbre 13	7mbre 20
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 719	714.50
»	»	Mediterranee	» 583	578.50
»	»	Sicule	» 595	595
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	285
»	»	Palermo Marsala-Trapani	» 365	365
»	»	Gottardo	» —	850
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 527.50	533.50
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 294	294
»	»	Novara-Seregno	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
»	»	» 2ª emiss.	» 308.50	308.50
»	»	Centrale Toscana	» 510	510
»	»	Meridionali	» 314.50	314.75
»	»	Sarde, serie *A*	» 312	311
»	»	» serie *B*	» 309	308
»	»	» 1879	» 309	307
»	»	Pontebba	» 456	456
»	»	Nord-Milano	» 263.50	263.50
»	»	Meridionali Austriache	» 342	341.50
»	»	Gottardo 4 $^{0}/_{0}$	» 102.25	102.50

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. — Dal 1° ottobre p. v. sarà pagata la cedola delle obbligazioni (V. *Avvisi delle Società Ferroviarie*).

Strade Ferrate della Sicilia Occidentale. — (*Palermo-Marsala Trapani*). — Dal 1° ottobre saranno rimborsate in L. 300 le 28 obbligazioni di priorità 5 0/0, 1ª emissione, seguenti dal N. 3031 al 3040 = 16981 al 16988 e 19171 al 19180.

Società An. della Strada Ferrata da Mortara a Vigevano. — A partire dal 22 corrente presso la « Banca Lomellina in Vigevano » e presso la « Banca Giuseppe Antonio Musso in Torino » si effettuerà il pagamento di lire 11,25 caduna azione sociale in saldo interessi 1890, contro rimessione del relativo vaglia n. 72 in scadenza al 20 settembre corrente.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° ottobre p. v. sarà pagata la cedola n. 39 delle obbligazioni serie *A*, in L. 6.29 nette.

Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni. — Si prevengono i portatori delle obbligazioni 4 1[2 per cento che a partire dal 1° ottobre p. v. si effettuerà:

In L. 11,25 per obbligazione il pagamento della cedola n. 7 scadente quel giorno;

In L. 500 per cadauna obbligazione il rimborso delle obbligazioni della serie *A* ultimamente estratta.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 30 corrente sarà pagata la cedola n. 50 delle obbligazioni tipo oro e tipo carta in L. 15, e saranno pure rimborsate le obbligazioni della serie *F* ultimamente estratta in L. 1000.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

1° ottobre. — **Società delle Strade Ferrate Economiche di Bari e Barletta ed estensioni.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede sociale a Bruxelles.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

Società anonima, Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Si notifica ai Signori Portatori di Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 maturante il 1° ottobre p. v. sarà pagata sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e di circolazione:

Firenze presso la Cassa Centrale . . . . . . Lire 6.30
Ancona presso la Cassa dell'Esercizio . . . . . » 6.30
Bologna id. id. . . . . . » 6.30
Napoli presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia » 6.30
» presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano . . . . » 6.30
Palermo presso i signori I. e V. Florio . . . . » 6.30
Livorno presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia » 6.30
Genova presso la Cassa Generale . . . . . » 6.30
Torino presso la Società Gen. di Cred. Mob. Italiano » 6.30
Roma id. id. id. » 6.30
Milano presso la Banca di Credito Italiano. . . » 6.30
Venezia presso i signori Jacob Levi e figli . . . » 6.30
Parigi presso la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale. . . . . . . Fr. 6.30
» presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi » 6.30
» presso la Banca di Sconto di Parigi. . . » 6.30
Ginevra presso i signori Bonna e C. . . . . . » 6.30
Basilea presso i signori De Speyr e C. . . . . » 6.30
Bruxelles presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi » 6.30
Berlino presso il signor Meyer Cohn . . . . . » 6.30
» presso la Deutsche Bank . . . . . . » 6.30
Francoforte s[M presso la Frankfurter filiale der Deutschen Bank . . . . . » 6.30
» presso il signor B. H. Goldschmidt » 6.30
Amsterdam presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi Fol. 2.96
Londra presso i sigg. Baring Brothers e C. . . Ls. 0,5 ¹/₁₆

Alla stessa data sarà pure eseguito il rimborso al loro valore nominale delle Obbligazioni sortite all'estrazione del 16 maggio 1890.

Firenze, 16 settembre 1890.

LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1890-91. — *Dal 1° al 10 Settembre 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4086	4065	+ 21	650	646	+ 4
Media	4086	4065	+ 21	649	641	+ 8
Viaggiatori.	1.553.603 66	1.644.326 50	— 90.722 84	82.457 48	104.212 95	— 21.755 47
Bagagli e Cani	64.640 38	65.890 64	— 1.250 26	2.791 68	3.409 57	— 617 89
Merci a G.V. e P. V. accelerata	246.021 23	241.037 31	+ 4 983 92	11.538 68	9.053 28	+ 2.485 40
Merci a P. V.	1.472.396 30	1.547.973 82	— 75.577 52	105.565 65	81.815 42	+ 23.750 23
TOTALE .	3.336.661 57	3.499.228 27	— 162.566 70	202.353 49	198.491 22	+ 3.862 27

Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Settembre 1890.*

Viaggiatori	9.725.767 44	10.329.410 50	— 603.643 06	500.284 56	642.712 43	— 142.427 87
Bagagli e Cani	419.889 48	427.026 47	— 7.136 99	17.446 38	24.179 76	— 6.733 38
Merci a G. e P. V. accelerata .	2.086.104 30	2.011.439 62	+ 74.664 68	97.844 86	71.386 45	+ 26.458 41
Merci a P. V.	10.224.570 61	10.988.245 98	— 763.675 37	701.774 20	612.787 64	+ 88.986 56
TOTALE .	22.456.331 83	23.756.122 57	—1.299.790 74	1.317.350 00	1.351.066 28	— 33.716 18

Prodotto per chilometro

della decade	816 61	860 82	— 44 21	311 31	307 26	+ 4 05
riassuntivo	5.495 92	5.844 06	— 348 14	2.029 82	2.107 75	— 77 93

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

7ª Decade — Dal 1º al 10 Settembre 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1890	85.413 93	1.035 95	9.514 86	143.448 40	2.067 79	241.480 93	616 00	392 02
1889	98.552 81	1.666 80	9.475 85	119.055 40	743 81	229.494 67	616 00	372 55
Differenza nel **1890**	— 13.138 88	— 630 85	+ 39 01	+ 24.393 00	+ 1.323 98	+ 11.986 26	»	+ 19 47
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 10 SETTEMBRE 1890.				
1889-90	666.387 83	12.639 03	85.254 31	820.488 52	7.209 86	1.591.979 55	616 00	2.584 38
1888-89	654.092 44	14.337 24	84.986 72	703.503 79	5.190 03	1.462.110 22	616 00	2.373 56
Differenza nel **1890**	+ 12.295 39	— 1.698 21	+ 267 59	+ 116.984 73	+ 2.019 83	+ 129.869 33	»	+ 210 82

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	13.634 11	151 48	136 38	3.758 40	0 94	17.681 31	117	151 12
1889	11.191 43	94 69	589 89	3.611 24	2 84	15.490 09	97	159 69
Differenza nel **1890**	+ 2.442 68	+ 56 79	— 453 51	+ 147 16	— 1 90	+ 2.191 22	+ 20	— 8 57
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 10 SETTEMBRE 1890.				
1889-90	83.598 07	665 39	5.112 70	21.995 28	143 51	111.514 95	117	953 11
1888-89	87.428 05	544 33	4.350 64	20.989 57	100 57	113.413 16	97	1.169 21
Differenza nel **1890**	— 3.829 98	+ 121 06	+ 762 06	+ 1.005 71	+ 42 94	— 1.898 21	+ 20	— 216 10

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1º *al* 10 *Settembre* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	8,828.00	20,032.30	2,239.35	2,604.95	3,425.50	5,229.70	8,667.00	6,919.80	3,257.50	6,068.45	4.683.35	1,679.55
Bagagli e Cani	90.05	244.40	11.60	15.35	53.85	9.80	96.80	100.25	48.40	53.90	55.30	13.50
Merci a G. V. ed Accelerata	679.10	3,310.20	138.90	168.05	323.45	78.50	164.85	307.25	433.80	568.80	215.40	63.75
Merci a P. V.	4,771.80	5,388.90	770.70	2.008.15	554.60	55.20	1,427.00	1,141.30	699.55	2.834.00	1.305.10	112·75
Totali	14,368.95	28,975.80	3.160.55	4,796.50	4,357.40	5,373.20	10.355.65	8,468.60	4.439.25	9.525.15	6,259.15	1.869.55

ANNUNZI

CHEMINS DE FER DU NORD ET DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Relations entre Londres, Paris et l'Italie.

Des points ci-contre aux Gares ci-dessus:		BILLETS SIMPLES — Londres (1) 1re classe	Londres (1) 2me classe	Paris (2) 1re classe	Paris (2) 2me classe	BILLETS D'ALLER ET RETOUR — Londres (4) validité	Londres (4) 1re classe	Londres (4) 2me classe	Paris validité	Paris 1re classe	Paris 2me classe
Turin	Mont-Cenis	172 10	128 65	98 60	73 40	45 jours	283 50	210 —	30 jours	160—(5)	115 —
Milan.	Mont-Cenis	183 40	134 90	116 65	86 —	45 jours	283 50	210 —	30 jours	172—	125 —
Gênes	Mont-Cenis	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livourne . . .	via Gênes	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Florence . . .	via Gênes	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Rome	via Gênes	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Naples	via Gênes	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Florence . . .	via Bologne	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Rome	via Bologne	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Naples	via Bologne	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mois (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Naples .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mois (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologne	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mois	538 95	395 80	—	—	—
Messine (via Naples) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OBSERVATIONS.

Billets simples.

(1) Ces billets sont valables pendant 17 jours, sauf ceux de ou pour Brindisi dont la validité est de 30 jours, et permettent aux voyageurs de s'arrêter à toutes les gares P-L-M situées sur l'itinéraire et à six stations italiennes de leur choix. En sus des prix homologués, il est perçu pour droits divers de port une taxe de 1 fr. 75 au profit des Chambres de commerce de Calais ou de Boulogne.

(2) Ces billets sont valables pendant 10 jours.

(3) Billets valables pendant 30 jours.

Billets d'Aller et Retour.

(4) Ces prix comprennent la traversée de Paris par le Chemin de fer de ceinture, mais non la taxe de 3 fr. 50 établie au profit des Chambres de commerce de Calais ou Boulogne, par la loi du 4 décembre 1888 et qui est perçue en sus.

(*) Les voyageurs partis de Brindisi ont la faculté de se rendre de Foggia à Naples en faisant porter par le Chef de gare de Foggia l'autorisation nécessaire sur le billet; ils iront ensuite à leurs frais rejoindre l'itinéraire à Falconara par Rome. — De même dans le sens inverse, il peuvent effectuer à leurs frais le trajet de Falconara-Rome-Naples ou, sur présentation au Chef de gare, leur billet sera rendu valable pour rejoindre l'itinéraire à Foggia.

(**) Les voyageurs se dirigeant sur Londres peuvent se rendre de Rome à Florence par Grosseto et Sienne ou par Pise et Empoli et revenir ensuite à Pise par cette dernière voie. — Inversement, les voyageurs allant à Brindisi peuvent se rendre de Pise à Florence par Empoli, revenir à Pise par la même voie ou se diriger à Empoli sur Rome par Sienne et Grosseto.

(5) La durée de validité des billets d'aller et retour Paris-Turin est portée à 45 jours, lorsque les voyageurs justifient avoir pris à Turin un billet de voyage circulaire intérieur italien.

ALLER — Service entre Londres, Paris et l'Italie par le Mont-Cenis. — RETOUR

ALLER

STATIONS	1re cl.	1re, 2me classe		1re, 2me classe	
		(*)			
Londres Charing-Gross. Dép.	8 20 m.	11 — matin		8 15 soir	
Londres Victoria . . . . —	8 30 m.	11 — matin		8 15 soir	
Douvres . . . . —	10 20 m.	1 — soir		10 25 soir	
(heure anglaise). . . . Arr.	Midi	2 20 soir		Min. 10	
Calais-maritime . . . . (heure française) . . . Dep.	Midi 40	2 52 soir		1 04 matin	
Boulogne-Gare . . . . . Arr.	1 35 s.	—		1 58 matin	
Boulogne-Gare Dép.	1 27 s.	—		1 50 matin	
Amiens . . . . Arr.	3 28 s.	5 17 soir		3 46 matin	
Amiens Dép.	3 33 s.	5 22 soir		3 51 matin	
Pierrefitte-Stain . . . . .Dép.	—	—		—	
Paris-Nord . . , ... Arr.	—	7 15 soir		5 50 matin	
Paris-Nord Dép.	—	7 21 soir		6 19 matin	
Paris-Lyon (*Buffet*) . . Arr.	6 31 s.	8 17 soir		7 10 matin	
	le 2e cl.	le 2e cl. (A)	le, 2e cl.	1e, cl.	1e 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) . . Dép.	7 — s.	9 — s.	9 15 s.	8 50m.	11 15m.
Dijon. . . . . Arr.	Minuit 05	1 44m.	2 19m.	2 22 s.	5 38 s.
Genève . . . . —	6 28 m.	—	8 55m.	8 52 s,	—
Evian . . . . —	7 43 m.	—	10 59m.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	5 02 m.	6 23m.	8 —m.	8 20 s.	11 45 s.
Chambéry . . . . —	5 32 m.	6 48m.	8 30m.	8 55 s.	Min. 07
Modane . . . . —	8 59 m.	9 42m.	1 45 s.	—	3 07m.
Turin . . . . —	1 58 s.	1 58 s.	6 20 s.	—	7 50m.
Turin . . . . .Dép.	—	2 25 s.	7 42 s.	—	8 30m.
Milan . . . . Arr.	—	5 30 s.	10 58 s.	—	11 40m.
					le 2e cl
Turin. . . . . .Dép.	—	2 40 s.	8 20 s.	—	8 25m.
Gênes . . . . Arr.	—	6 10 s.	11 45 s.	—	11 55m.
San-Remo . . . . —	—	11 05 s.	8 43m.	—	5 56 s.
Pise . . . . —	—	10 50 s.	4 —m.	—	4 13 s.
Florence . . . . —	—	Min. 40	7 20m.	—	6 30 s,
Livourne . . . . —	—	11 30 s.	5 35m.	—	5 27 s.
Rome . . . . —	—	6 50m.	11 —m.	—	11 02 s.
Naples. . . . . —	—	1 35 s.	6 32 s.	—	7 —m.
Brindisi . . . . Arr.	—	—	8 36m.	—	6 10 s.
Turin . . . . .Dép.	—	2 40 s.	7 — s.	—	8 25m.
Alexandrie . . . . Arr.	—	4 14 s.	8 50 s.	—	10 03m.
Bologne . . . . —	—	—	1 52m.	—	5 — s.
Ancône . . . . —	—	—	7 05m.	—	10 55 s.
Brindisi . . . . —	—	—	10 47 s.	—	6 15 s.
Florence . . . . —	—	—	5 55m.	—	1 26m.
Rome . . . . —	—	—	Midi 35	—	7 30m.
Naples . . . . Arr.	—	—	6 32 s.	—	1 35 s.

OBSERVATIONS. — Voyageurs. — (*) Par Folkestone-Boulogne, le départ de Londres a lieu à 10 heures matin. Ce train ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Angleterre ou de Calais.
(A) Le train partant de Paris-Lyon à 9 heures soir ne prend à Paris, en 2e classe que les voyageurs à destination d'Aix-les-Bains, Chambéry et de l'Italie par le Mont-Cenis.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salons va directement de Calais à Milan par le train partant de Calais à 2 h. 52 soir et de Paris-Lyon à 9 h. soir.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de Calais à la gare de Paris-Lyon par les trains partant de Calais à 1 heure 04 du matin et midi 40.

RETOUR

STATIONS	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.
	le 2e cl.			
Naples . . . . .Dép.	8 50 m.	—	—	3 10 s.
Rome . . . . —	3 — s.	—	—	11 10 s.
Florence . . . . —	9 30 s.	—	—	6 35 m.
Brindisi . . . . —	5 58 m.	—	—	9 25 m.
Ancône. . . . . —	8 — s.	—	—	5 40 m.
Bologne . . . . —	1 40 m.	—	—	10 55 m.
Alexandrie . . . . —	6 30 m.	—	11 05 m.	5 05 s.
Turin . . . . , . Arr.	8 21 m.	—	1 — s.	7 — s.
Brindisi . . . . .Dép.	8 30 s.	—	2 20 m.	6 40 m.
Naples . . . . —	8 50 m.	—	3 10 s.	10 25 s.
Rome . . . . —	3 40 s.	—	9 46 s.	8 — m.
Livourne. . . . . —	9 50 s.	—	4 — m.	1 50 s.
Florence . . . . —	8 45 s.	—	—	11 35 m.
Pise . . . . —	10 55 s.	—	4 40 m.	2 33 s.
San-Remo . . . . . . —	8 01 s.	—	3 52 m.	Midi 06
Gênes . . . . —	3 30 m.	—	9 — m.	7 10 s.
Turin . . . . Arr.	7 25 m.	—	1 — s.	10 45 s.
	(B)			
Milan . . . . .Dép.	3 25 m.	—	10 30 m.	7 45 s.
Turin . . . . Arr.	8 15 m.	—	1 40 s.	10 55 s.
			(A)	
Turin . . . . .Dép.	8 35 m.	—	2 15 s.	11 15 s.
Modane . . . . —	Midi 23	—	5 33 s.	2 15 m.
Chambéry . . . . —	3 41 s.	—	8 24 s.	5 02 m.
Aix-les-Bains . . . . —	4 11 s.	—	8 59 s.	5 27 m.
Evian . . . . —	Midi 46	6 02 s.	—	—
Genève . . . . —	3 12 s.	7 32 s.	—	4 15 m.
Dijon . . . . —	11 17 s.	1 39m.	2 06 m.	11 32 m.
Paris-Lyon (*Buffet*) . . Arr.	4 55 m.	6 50 m.	7 05 m.	5 41 s.
	1e, 2e cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) . Dép.	7 17 matin			6 11 s.
Paris-Nord . . . . Arr.	7 56 matin			7 01 s.
Paris-Nord Dép.	8 22 matin			8 25 s.
Amiens . . . . Arr.	10 17 matin			10 26 s.
Amiens Dép.	10 37 matin			10 31 s.
Boulogne-Gare . . . . Arr.	Midi 34			Min. 29
Boulogne-Gare Dép.	Midi 26			Min. 21
(heure française) . Arr.	1 24 soir			1 21 m.
Calais-Maritime (h. ang.) Dép.	1 25 soir			1 30 m.
Douvres . . . . —	3 20 soir	3 20 soir		4 — m.
Londres Victoria . . Arr.	5 15 soir	—		5 55 m.
Londres Charing-Gross Arr.	(*) —	5 05 soir		5 55 m.

OBSERVATIONS. — Voyageurs. — (*) Par Boulogne-Folkestone, l'arrivée à Londres a lieu à 5 h. 40 s.
(A) Le train partant de Modane à 5 heures 33 soir et arrivant à Paris-Lyon à 7 heures 05 matin ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Italie par le Mont-Cenis, de Chambéry, d'Aix-les-Bains, et en destination de Paris et au-delà sur le Nord et l'Angleterre.
(B) Le départ de Milan à 3 heures 25 matin n'a lieu que les Dimanches et Fêtes.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salon va directement de Milan à Calais par le train partant de Milan à 10 h. 30 m. et de Paris-Nord à 8 h. 22 m. Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de la gare de Paris-Lyon à Calais, par le train partant de Paris-Lyon à 6 h. 11 du soir.

PÉNINSULAR-EXPRESS. — Train de luxe de la Malle des Indes composé de wagons-salons, restaurants et voitures-lits.

Départ de Londres le vendredi, de Paris-Nord dans la nuit du vendredi au samedi.

Station		Heure	Jour	Station		Heure	Jour
Londres . .	Dép.	3 15 s.	vendredi	Chambéry .	Arr.	11 22 m.	samedi
Paris-Nord .	Arr.	11 12 s.	—	Turin. . . .	—	6 42 s.	samedi
Paris-Nord .	Dép,	Minuit 15		Alexandrie .	—	8 21 s.	samedi
Mâcon. . . .	—	8 05 m.	samedi	Bologne . .	—	1 26 m.	dimanche
Culoz	—	10 21 m.	samedi	Ancône . . .	—	5 08 m.	dimanche
Aix-les-Bain	—	10 59 m.	samedi	Brindisi. . .	—	4 — s.	dimanche

Ce train relève à Paris-Nord les provenances du Nord de la France, de la Belgique, de la Hollande, et de l'Allemagne. — Il prend et laisse des voyageurs à toutes les stations indiquées à l'horaire ci-contre dans la limite des places disponibles. — Le départ du paquebot de Brindisi à lieu vers 10 heures du soir. — Au retour les voyageurs sont admis dans le train postale de la Malle des Indes, qui part de Brindisi aussitôt après l'arrivée du paquebot. — Ce train contient une voiture mixte avec lits et restaurant, allant à Paris-Nord. — Le nombre des places étant limité, MM. les voyageurs doivent prendre leurs billets d'avance aux agences da la Compagnie des Wagons-Lits et à la gare de Paris-Nord.

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pontani Dirett. propr. responsabile

ANNO XXIII. Sabato, 27 Settembre 1890. NUM. 39.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

Costruzione delle linee complementari

Stato dei lavori al 1° settembre 1890 (*).

Sull'andamento dei lavori di alcuni tronchi delle Ferrovie Complementari riceviamo le seguenti informazioni che sono riferite al 1° settembre corrente:

1. — LINEA FAENZA-FIRENZE.

Tronco Fosso Canecchi-Ronta, in appalto all'impresa Ceribelli. — Sono in corso di costruzione le quattro gallerie di Tomba Cilichiesa, Monzagnano-Avacchino, Della Croce e Cerreto. La situazione complessiva delle gallerie medesime è la seguente: *scavo*, avanzata, m. 367, calotta, m. 100; *murature*, calotta m. 30.

I movimenti di terra sono in corso in vari punti del tronco.

Per le opere d'arte, è iniziata la costruzione del ponte sul torrente Pesciola e sono in corso di costruzione la deviazione Rozzolo ed il ponte sul torrente Farfareta.

2. — LINEA FABRIANO-SANT'ARCANGELO.

Tronco Fabriano-Pergola, in appalto all'Impresa Lori Adolfo. — L'importo dei lavori eseguiti a tutto agosto p.p., comprese le espropriazioni, ammonta a circa L. 380,000. I lavori ebbero principio in giugno p. p. In agosto si eseguirono le fondazioni in calcestruzzo del sottovia al chilometro 0.912.50 e le murature in elevazione dell'acquedotto laterale al sottovia medesimo. Si iniziarono inoltre gli scavi di fondazione dei manufatti alle progressive 0.972 e 4.636. Si eseguirono le fondazioni della casa cantoniera alla progressiva 0.837. Le espropriazioni possono dirsi complete, mancando solo la regolarizzazione di alcuni verbali. I movimenti di terra proseguono regolarmente. Sono in corso i lavori di cinque gallerie.

3. — LINEA CATANZARO-SANT'EUFEMIA.

Tronco Settingiano-Marcellinara, in appalto all'Impresa Levi Ottaviano. — La situazione dello scavo e delle murature della galleria di Marcellinara, lunga m. 1763, era la seguente: *scavo*, avanzata m. 1399, calotta m. 1322, strozzo m. 1233, piedritti m. 1198, arco rovescio m. 1162; *muratura*, calotta m. 1291, piedritti m. 1198, arco rovescio m. 1162.

I lavori esterni trovansi nelle condizioni di cui infra. *Espropriazioni:* sono compiute. *Opere d'arte maggiori:* sono ultimate. *Opere d'arte minori:* sono complete, ad eccezione di un acquedotto al km. 2.241, non ancora incominciato; a tutte le opere d'arte mancano alcuni lavori di finimento. *Case cantoniere:* sono ultimate e così dicasi dei *fabbricati* della stazione di Marcellinara. Tanto alle prime che ai secondi mancano le coloriture. *Opere di consolidamento:* sono quasi ultimati i lavori a monte della trincea fra i km. 1.451.90 e 1.490; è in corso di avanzata costruzione il consolidamento a monte di un tratto di trincea fra i km. 1.740 e 1.817; è in corso di studio il consolidamento della trincea fra le progressive 1.650 e 1.680, ove si è manifestata una grossa frana; restano a studiare i lavori di consolidamento della trincea all'origine del tronco, ove pure esiste una frana.

4. — LINEA SALERNO-SAN SEVERINO.

a) Tronco Salerno-Fratte, in appalto all'Impresa Ceci Pietro. — *Gallerie:* lungo il tronco sono previste due gallerie, una di m. 691 e l'altra di 116.43. Esse non sono ancora incominciate, però vennero fatti gli scavi delle trincee di approccio Salerno di ambedue le gallerie. *Espropriazioni:* sono compiute. *Movimenti di terra*: sono in corso gli scavi di sei trincee e la formazione degli attigui rilevati. *Opere d'arte minori:* sono in corso di costruzione N. 9 manufatti, e due vennero ultimati. *Opere d'arte speciali:* sono in costruzione il prolungamento del ponte sull'Irno, in stazione di Salerno ed il ponte obliquo sul torrente Grancane, alla progressiva 2.448. *Case cantoniere:* i relativi lavori sono appena iniziati.

In generale le opere del tronco procedono con sufficiente attività.

b) Tronco Fratte-Capezzano, in appalto all'Impresa Rocco d'Alessandro. — L'opera più importante del tronco è la galleria elicoidale delle Fratte, lunga m. 2396.03; il suo stato di avanzamento è il seguente: *scavo,* avanzata metri

(*) Vedi *Stato dei lavori 1° maggio 1890* nel n. 21; oltre le speciali *informazioni*, pubblicate mensilmente sotto tale rubrica, per taluno dei tronchi delle linee medesime.

1332.25; calotta m. 1299.52; strozzo m. 1251.20; piedritti m. 1219.55; regolamento m. 1194.10. *Muratura*, calotta m. 1210.60, piedritti m. 1194.10; arco rovescio m. 169.35. L'avanzamento medio complessivo per ambedue gli attacchi, nel mese di agosto p. p. fu di m. 1.56.

La situazione poi dei lavori esterni è la seguente: *Espropriazioni:* complete. *Opere minori:* ultimate, solo in alcune mancano i parapetti in ferro. *Muri di sostegno:* sono compiuti, in due mancano i parapetti in ferro. *Opere speciali:* il ponte sull'Irno è finito e manca solo dei parapetti in ferro. *Case cantoniere:* complete, meno le opere di finimento. *Stazione delle Fratte:* il fabbricato viaggiatori, il piano caricatore coperto, e il magazzino merci, completi, meno le opere di finimento; i cessi sono in corso di avanzata costruzione. *Opere di consolidamento:* sono in corso i lavori di consolidamento della trincea all'imbocco San Severino della galleria elicoidale.

CONSORZIO DI MUTUO SOCCORSO
FRA GLI AGENTI DELLE FERROVIE MERIDIONALI

Resoconto per l'anno 1888.

Dal *Comitato pel Consorzio di mutuo soccorso fra gli agenti della Società per le Strade Ferrate Meridionali* abbiamo ricevuto a suo tempo il *Resoconto sulla gestione del 1888.*

Abbondanza ed urgenza di materia non ci consentirono in questi ultimi quattro mesi di occuparci di tale Resoconto con quell'ampio sviluppo che ben si meritano il provvido Istituto, i proficui suoi risultati e l'accurata relazione di essi. Ed ora siamo lieti di poterla riassumere nei suoi punti principali; indicando il movimento dei compartecipanti, le entrate e le spese ed esponendo eziandio alcune altre notizie e dati statistici.

* * *

Movimento dei compartecipanti. — Al 1° gennaio 1888 esistevano compartecipanti . . . . . N. 10,830

Durante l'anno furono:

Ammessi	N. 1,452	
Cancellati	» 541	
		» 911

Al 31 dicembre 1888 erano . . . . . N. 11,741

dei quali 620 prestavano servizio sulla Rete Mediterranea e 11,131 sulla Rete Adriatica.

Per mese si ebbero in media 11,259 compartimenti.

Entrate e spese. — Esse risultano dal seguente bilancio:

A) Entrate:

			Per ogni 100 lire di entrate
I. Trattenute ai compartecipanti . .	L. 130,273.21,	cioè	L. 15.79
II. Contributo sociale (aumentato di 2/3)	» 217,121.98	»	» 26.33
III. Interessi sul fondo accumulato . . .	» 74,654.57	»	» 9.05
IV. Multe, vendita oggetti abbandonati e diverse	» 25,051.14	»	» 3.04
V. Ricavo vendita orari, tariffe e note di spedizione, somme a disposizione ed eccedenze di cassa .	» 321.838.71	»	» 39.02
VI. Biglietti di accesso nelle stazioni .	» 55,862.09	»	» 6,77
Tot. delle entrate	L. 824,801.70	»	L. 100,00

B) Spese:

			Per ogni 100 lire di spese
I. Pei malati . .	L. 200,026.80,	cioè	L. 77.63
II. Pei morti e sussidi ai superstiti . .	» 23,388.20	»	» 9.08
III. Per gli esonerati inabili al lavoro .	» 30,113.00	»	» 11.69
IV. Per versamenti alla Cassa Pensioni .	» 4,131.83	»	» 1.60
Tot. delle spese	L. 257.659.83	»	L. 100,00

Dal totale delle entrate in . . . . . L. 824,801.70
dedotto il totale delle spese in . . . . » 257,659.83

Restano da portarsi in aumento del capitale . . . . L. 567,141.87

Fondo di riserva. — Al 1° gennaio 1888 già si trovava presso la Società, come risulta dal resoconto dello scorso anno, un fondo di L. 1,355,743.24
al quale aggiunta la eccedenza di cui sopra in » 567,141.87

si ottiene il fondo di riserva al 31 dicembre 1888 di . . . . L. 1,922,885.11

Il detto fondo di riserva si componeva:

Delle somme date a mutuo, con l'interesse 5 0/0 scalare, alla Società Italiana delle Strade Ferrate Meridionali esercente la Rete Adriatica, in . . . . L. 1,877,423.33

Del capitale rappresentato dalle cartelle del debito pubblico italiano per l'annua rendita di L. 1000, esistenti nella Cassa dei depositi presso la detta Società, acquistate al prezzo medio di L. 66 circa . . . . » 13,199.20

Del rimborso dovuto dai Consorzi di Mutuo Soccorso delle già Ferrovie Alta Italia e Romane, per spese concernenti il servizio sanitario . . . . » 23,686.86

Del credito verso la Società Italiana delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per minor somma versata in conto dei proventi del 1888 » 8,575.72

Totale . . . L. 1,922,885.11

Morbosità e mortalità assolute. — Continuavano ad aversi in cura al 1° gennaio 1888, casi di malattia dell'anno precedente . . . . N. 298
Nell'anno se ne verificarono . . . . . » 10,971

Quindi in totale si ebbero casi di malattia . N. 11,269

I casi di malattia che guarirono durante l'anno furono: . . . . N. 10,732
I casi di malattia seguiti da morte . . . » 132
Idem per cure balneari . . . » 73
Idem non guarite al 31 dicembre 1888 . . . . » 332

In totale come sopra . . . N. 11,269

Da un prospetto circa la morbosità e le mortalità medie del 1888 in confronto del 1887, risulta che nel 1888, mentre si verificò un aumento nella morbosità e nella mortalità dei compartecipanti, si ebbe una lieve diminuzione nella durata delle malattie.

* * *

Il *Resoconto*, dopo il bilancio, presenta numerosi dati statistici, coi prospetti numerici, ordinati in 9 *Allegati;* dei quali ci piace accennare specialmente i seguenti:

N. 7. — Morbosità, mortalità ed inabilità assolute per servizio (materiale, magazzini, manutenzione e costruzioni, movimento e traffico, trazione) per categoria di agenti (varie secondo i servizi) e per l'età loro corrispondente (periodi quinquennali dai 16 agli 85 anni);

N. 8. — Quadro dei sussidi per la morbosità, mortalità ed inabilità colle relative medie, suddivise per servizio e per categoria di agenti.

Pone fine al Resoconto un *Quadro grafico*, dal quale apparisce la morbosità dell'anno 1888 suddivisa per età e per servizio.

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMOTTAVO RAPPORTO

DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

SULL'ESERCIZIO 1889

(*Traduzione del* MONITORE — *Continuazione, V. num. 36*).

D. — Spese e statistica dell'Esercizio.

SPESE	1889 Lunghezza esercitata 266 chilometri			1888 Lunghezza esercitata 266 chilometri			Confronto col 1888			
							in più		in meno	
	Franchi	C.	0/0	Franchi	C.	0/0	Franchi	C.	Franchi	C.
I. Amministraz. generale	482,300	92	7.70	388,018	05	6.44	94,282	87		
II. Sorv. e man. della linea	1,347,025	69	21.51	1,558,700	67	25.86			211,674	98
III. Spedizione e movimento	1,339,501	87	21.39	1,252,939	42	20.78	86,562	45		
IV. Trazione	2,064,813	37	32.98	1,849,452	11	30.68	215,361	26		
V. Spese diverse	1,027,948	18	16.42	979,035	—	16.24	48,913	18		
Totale spese	6,261,590	03	100.00	6,028,145	25	100.00	445,119	76	211,674	98

La spesa ammmonta:

		1889	1888
Per chilom. di linea a . .	fr.	23,539.81	22,662.20
» » » treno a . .	»	2.9322	2.9707
» » » percorso utile	»	2.3905	2.5091
» » » asse di vetture e carri . .	»	0.0951	0.1005
» » » tonnell. (peso brutto) a .	»	0.0163	0.0174
» cento dei prodotti di esercizio a .	»	47.45	50.01
» » » sui trasporti a . .	»	49.21	51.83

Ad I. — Amministrazione generale.

L'aumento delle spese, per L. 94,282.87, così si ripartisce: personale, fr. 58,391.46; forniture d'ufficio, stampati, poste e telegrammi, fr. 10,542.67; completamento e conservazione dell'inventario, fr. 23,719.59, dei quali 10,300 per l'esecuzione d'un rilievo della ferrovia del Gottardo, ecc.

E qui seguono nel « Rapporto » minute indicazioni di altre spese.

Ad II. — Sorveglianza e manutenzione della linea.

L'organizzazione di questo ramo di servizio non ha subita altra modificazione che quella ricordata sotto il titolo « Costruzione del doppio binario sulle linee di montagna (1) » e concernente l'estensione delle competenze dell' Ispettore dei lavori in seguito all'apertura dei cantieri su tutta la linea di montagna.

Le spese del servizio di sorveglianza e di manutenzione importano per il 1889 le seguenti somme:

		1889	1888
Personale	fr.	445,323.08	417,144.59
Manutenzione e rifacimento della linea	»	837,862.91	1,086,302.21
Altre spese	»	63,839.70	55,253.87
	fr.	1,347,025.69	1,558,700.67

Il « Rapporto » estendesi poscia a dare minuti ragguagli sugli aumenti di spese nelle tre precedenti categorie e specialmente sulla seconda « manutenzione e rifacimento della linea ». Noi riportiamo quella parte soltanto che riguarda lo « spazzamento della neve e del ghiaccio ».

Lo *spazzamento delle nevi e del ghiaccio* ha importato per lo scorso esercizio una spesa di fr. 31,408.76 (nel 1888 fr. 90,278.35). Quantunque le nevicate sieno state abbondanti durante i mesi d'inverno del 1889, la spesa fu assai minore di quella del 1888, e ciò devesi attribuire agli avvenimenti eccezionali che hanno caratterizzato gli ultimi mesi dell'anno precedente e che noi abbiamo descritti minutamente nel nostro rapporto di gestione del 1888.

(1) Vedi *Monitore*, n. 32, a pag. 508.

Tra le valanghe dell'inverno 1889 una sola è caduta sulla linea, quella di Brustthal fra Erstfeld e Amsteg; mentre, a memoria d'uomo, mai una valanga era caduta da quelle alture.

Le spese per lo spazzamento delle nevi così si ripartiscono sulle diverse sezioni:

Dal 1° gennaio al 31 dicembre	Al nord del Gottardo 65 chilometri di linea a cielo scoperto		Al sud del Gottardo 60 chilometri di linea a cielo scoperto		Monte-Cenere colle altre stazioni 81 chilometri di linea a cielo scoperto	
	Importo	per km.	Importo	per km.	Importo	per km.
	Franchi	Franchi	Franchi	Franchi	Franchi	Franchi
1889	13,001.18	200.02	12,544.14	209.07	5,863.44	72.39
1888	24,502.10	376.95	45.446.12	757.43	20,330,12	251 —
1887	11,077.22	170.42	22,227.64	370.49	7,132.89	88.06
1886	14,901.88	229.26	19,988.36	333.14	3,058.18	37.75
1885	6,261 —	96 —	7,939 —	132 —	837.99	10 —
1884	8,565 —	131 —	7,105 —	118 —	528.03	6.50
1883	14,650 —	225 —	10,210 —	170 —	845.12	10.50

In media, lo spazzamento delle nevi costa per ogni chilometro di linea a cielo scoperto, compresevi le stazioni, fr. 152.47 contro 399.46 nel 1888.

Ad III. — Spedizione e movimento.

Le spese complessive di questo servizio sono ammontate nel decorso esercizio a fr. 1,339,501.87 contro 1,252,939.42 nel 1888.

Ommettiamo, come per i precedenti capitoli, la minuta designazione sull'aumento delle spese contenuta nel « Rapporto ».

Ad IV. — Trazione (locomotive, velture e carri).

Il totale delle spese per il servizio della trazione, che nel 1888 fu di fr. 1,849,452.11, aumentò nel 1889 a fr. 2,064,813.37 che così si ripartiscono:

		1888	1889
Personale	fr.	567,440.46	540,416.95
Materie per locomotive, vetture e carri . . .	»	941,743.95	864,663.66
Manutenzione e rinnovazione del materiale rotabile	»	538,391.35	428,461.63
Altre spese	»	17,237.61	15,909.87
Totale	fr.	2,064,813.37	1,849,452.11

L'eccedenza della spesa è una conseguenza tanto dell'aumento della circolazione dei treni, quanto delle riparazioni al materiale circolante.

Omettiamo una breve notizia sul parco delle locomotive.

Circa i combustibili, le locomotive hanno bruciato specialmente carboni della Sarre; l'impiego delle mattonelle fu ridotto a qualche caso eccezionale.

Il consumo del combustibile è ammontato:

nel 1883	a 26,545,556	kg.	per fr.	870,455.95
» 1884	» 25,756,670	»	» »	689,032.42
» 1885	» 26,087,430	»	» »	652,920.92
» 1886	» 26,469 325	»	» »	661,168.40
» 1887	» 32,506,350	»	» »	822,479.43
» 1888	» 34,689,440	»	» »	839,864.30
» 1889	» 38,121,712	»	» »	912,644.36

Ciò importa per chilometro di locomotiva:

nel 1883	11.58 kg.	al prezzo di centesimi	37.97
» 1884	12.06	» »	32.26
» 1885	11.58	» »	28.98
» 1886	11.44	» »	28.57
» 1887	12.23	» »	30.96
» 1888	12.41	» »	30.04
» 1889	12.61	» »	30.18

Il consumo dei grassi e degli olii per locomotive è stato:

nel 1883	di 82,175.5	kg.	per fr.	71,782.25
» 1884	» 54,316.5	»	» »	45,162.25
» 1885	» 54,682.7	»	» »	42,246.79
» 1886	» 56,458.5	»	» »	36,435.36
» 1887	» 68,113.9	»	» »	38,363.39
» 1888	» 91,513.3	»	» »	45,184.30
» 1889	» 105,606.7	»	» »	44,712.94

ossia per chilometri di locomotiva:

nel 1883	0.036 kg.	al prezzo di centesimi	3.13
» 1884	0.025	» »	2.11
» 1885	0.024	» »	1.87
» 1886	0.024	» »	1.57
» 1887	0.026	» »	1.44
» 1888	0.033	» »	1.62
» 1889	0.035	» »	1.48

Le spese di riparazione e di manutenzione delle locomotive ammontano a fr. 380,512.07 (fr. 283,849,68 nel 1888); ossia a centesimi 12.583 per chilometro di locomotiva (centesimi 10.153 nel 1888).

Il consumo delle materie grasse per le vetture e per i carri ammontò nel 1889 a 17,501.05 chilogrammi per il valore di fr. 3,499.11 (nel 1888 chilogrammi 13,600.50 per fr. 2,380.52); il che importa per chilometro d'asse di vetture e carri grammi 0.258 per centesimi 0.005 (nel 1888 grammi 0.220, centesimi 0.004).

Le spese di riparazioni alle vetture e carri ammontano a fr. 182,093.23 contro fr. 161,219.86 nel 1888.

Ad V. — Spese diverse.

Omettendo i particolareggiati conti che riguardano i *noleggi e le pigioni*, e le *altre spese, ecc.*, riportiamo la parte che riguarda i *reclami per indennità* ed il *diritto di concessione federale*.

Il numero dei *reclami per indennità* presentato nel 1889 è di 824.

Furono pagate per indennità:

Per danni e avarie	in 217	casi	fr. 16,562.80
» mancanze, cali, sgocciolamenti	» 86	»	» 1,908.—
» ritardi e fuorviamenti . .	» 59	»	» 3,335.46
» oggetti non consegnati .	» 8	»	» 480.22
» pagamenti di dogana, ecc.	» 9	»	» 1,019.27
» diversi	» 39	»	» 431.98
Totale	in 418	casi	fr. 23,737.73

Da questa somma bisogna dedurre:

Rimborsi da altre Società . .	fr. 9,527.39	
Danni da Società di Assicurazioni contro gli incendi .	» 5,896.59	
Partecipazione da impiegati .	» 141.—	fr. 15,564.98
	Residuo	fr. 8,172.75

Con lettere del 12 novembre e del 16 dicembre 1889 il Consiglio Federale ha deciso che, considerata la distribuzione per l'esercizio 1888 d'un dividendo del 6 0|0, la nostra Società era tenuta, secondo l'art. 19 della legge federale del 23 dicembre 1872 circa l'impianto e l'esercizio delle ferrovie, a pagare un *diritto di concessione* di 200 fr. per ciascun raggio d'un chilometro in esercizio. In conseguenza il diritto da pagarsi dalla nostra Società per l'esercizio 1888 e per 266 chilometri fu fissato a fr. 53,200.

In ciò il Consiglio Federale, adottando un altro modo di calcolare che non nel 1887, è mosso dall'idea che il diritto di concessione, secondo un principio uniforme, deve essere riscosso ugualmente per le linee in comune con altre Amministrazioni ed ha respinta la nostra dimanda di fissare il diritto di concessione per il tronco Immensee-Rothkreuz-Lucerna sulla lunghezza di 18 chilometri, stipulata per il calcolo delle tasse colla convenzione di Berna del 1877.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Consiglio d'Amministrazione della Mediterranea.

(*Per il personale*).

Nella seduta tenutasi ieri 26 corr. dal Consiglio d'Amministrazione della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo vennero, con altri provvedimenti riguardanti il personale, approvate le proposte con decorrenza 1° luglio 1890, comprendenti: le nomine a stabile di agenti tanto a paga annua quanto a paga giornaliera; varie regolarizzazioni di qualifica a Commesso con relativo aumento di stipendio, ed infine alcune regolarizzazioni di qualifica, non implicanti aumento di stipendio, per diverse categorie inferiori del personale dei Servizi attivi. Tali proposte favoriscono complessivamente N. 2715 agenti, la massima parte dei quali appartengono al basso personale.

(*Per il bilancio consuntivo 1889-90*).

Il Consiglio deliberò pure di tenere una seduta verso la metà del prossimo mese di ottobre per esaminare e discutere il bilancio consuntivo 89-90 il quale sarà poi sottoposto alle deliberazioni dell'Assemblea generale, che dovrà tenersi nel mese di novembre.

(*Contratti ed affari diversi*).

Infine trattaronsi parecchie questioni relative al servizio interno ed approvaronsi, fra gli altri, i contratti di cui nella consueta rubrica del nostro « Memorandum ».

><

Ferrovia Adria-Chioggia.

(*Lavori a difesa*).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa una proposta per sistemare i quarti di cono alle spalle del ponte sul nuovo alveo del fiume Brenta, con rivestimento in muratura, e per completare le scogliere a difesa delle pile del manufatto medesimo e del ponte sull'Adige, nella linea da Adria a Chioggia. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 45,100; ed alla esecuzione dei lavori relativi sarà provveduto mediante appalto a licitazione privata.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(*Stato dei lavori del tronco Limone-Vievola al 1° corrente mese*).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco da Limone a Vievola, della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, in appalto all'Impresa Luigi Vaccari, riceviamo le seguenti informazioni che sono riferite al 1° del corrente mese.

L'importo approssimativo dei lavori eseguiti a tutto agosto p. p. rileva a L. 960,000; l'ammontare complessivo dell'appalto è di L. 20,710,000. I lavori, tanto in galleria che esterni, hanno preso in agosto un andamento abbastanza regolare. La forza media giornaliera durante il mese stesso fu di 960 operai.

La situazione dello scavo di avanzata nelle due *gallerie:* di Limone (metri 410.79) e di Tenda (metri 8,100) è la seguente:

Limone; imbocco nord, m. 221; imbocco sud, m. 138,50; totale m. 359.50.

Tenda: imbocco nord, m. 146; imbocco sud, m. 155; totale m. 301.

Movimenti di terra: continua il lavoro di scavo delle trincee d'approccio alle due gallerie predette.

Opere d'arte: sono in costruzione: il sottovia al km. 0.666, l'acquedotto al km. 0.919.50, il sottovia al km. 10.020, l'acquedotto al km. 10.120.75, il ponte sul Valeggia al km. 0.101.40 e il ponte sul Roia al km. 9,595.14. *Fabbricati per alloggi:* a quello *nord* mancano i serramenti e buona parte dei pavimenti; a quello *sud*, mancano anche in parte i voltini dei solai e la copertura. *Case cantoniere*: nulla. *Stazioni*: è in corso di costruzione il fabbricato viaggiatori della stazione di Vievola.

><

Movimento dei carri caricati nel porto di Genova.
(*Nell'agosto 1890 e riassunto primi otto mesi dell'anno*).

Risultati sul movimento dei carri caricatisi agli scali marittimi del porto di Genova nel decorso mese di agosto, messi in confronto con quelli dello stesso mese dell'anno 1889, e col riassunto dei primi otto mesi del corrente anno.

Agosto		1889 Carri	1890 Carri	Differenze nel 1890
S. Benigno	Carboni . N.	4,576	6,637	+ 2,061
	Merci varie »	1,565	1,291	— 274
S.Limbania	Carboni »	2,562	3,479	+ 917
	Merci varie »	4,975	2,391	— 2,584
Piazza Caricamento	»	4,056	3,404	— 652
				— 3,510
				+ 2,978
Quantità di carri caricati dal commercio	. . N.	17,734	17,202	— 532
Media giornaliera, esclusi i giorni festivi	»	681	688	+ 7
Carri caricati dall'Amministrazione ferroviaria	»	1,718	1,149	— 569
Riassunto del 1890.				
Totale complessivo	in agosto »	19,452	18,351	— 1,101
	in luglio »	21,670	20,296	— 1,374
	nel 1° semestre »	107,122	120,816	+ 13,694
Totale nei primi otto mesi dell'anno	»	148,244	159,463	+ 11,219

><

Per l'orario invernale dei piroscafi sui laghi Maggiore, Como, Lecco e Lugano e delle ferrovie e diligenze affluentivi.

Il giorno 11 del corrente mese, secondo le informazioni già date nei numeri 34 e 36, fu tenuta in Milano, presso l'Ufficio governativo di Circolo ferroviario la conferenza per concretare l'orario invernale 1890-91, per le corse dei laghi Maggiore, di Como-Lecco, di Lugano e delle ferrovie italiane e svizzere e delle diligenze svizzere ai medesimi affluenti, per quanto riguarda le coincidenze nei punti di transito.

Nella conferenza medesima venne concordato un prospetto d'orario che venne rimesso per approvazione al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, in uno al verbale della conferenza. A questa presero parte i signori: ing. cav. De Casa R. Ispettore Capo Reggente il Circolo di Milano, come Presidente; e cav. Serafino Foresto R. Ispettorato delle Strade Ferrate, per il R. Ispettorato Generale delle Ferrovie; per il Ministero delle Poste e Telegrafi (servizi delle Poste), cav. Roversi Raffaele Direttore provinciale in Milano, e cav. Carlo Monti, Ispettore Distrettuale delle RR. Poste; per l'Amministrazione delle Strade Ferrate, Rete Mediterranea, commendatore Confalonieri, Capo Divisione dirigente l'Ispettorato principale del Movimento e traffico in Milano, cav. Mayer Ispettore dell'Agenzia del Movimento, Beltramo Ispettore del Movimento e Traffico; dell'Amministrazione delle Strade Ferrate, Rete Adriatica, comm. ing. Fabani Delegato per l'esercizio della Rete Adriatica in Milano, ingegnere Ernesto Oggero Ispettore dell'Ufficio Centrale del Movimento; delle Poste Svizzere, signor Stäger Capo Sezione presso la Direzione Generale; dell'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo, ingegnere Mugglin, aggiunto all'Ispettore Capo dell'esercizio; dell'Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore, signor cav. Mangili, Consigliere Delegato; della Società di Navigazione sui Laghi di Como e di Lecco, il signor cav. Querini Direttore; della Società di Navigazione e Ferrovie pel Lago di Lugano, signor Veladini Direttore.

><

Nuovo orario sul Lago Maggiore.

L'Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore ci annunzia che dal 15 p. v. ottobre andrà in vigore il nuovo orario invernale sino al 1° aprile 1891.

><

Ferrovia Varese-Robarello-Campo dei Fiori.

Ci informano da Varese che i signori Enea Torelli, Cesare Mazzola, Foscarini ing. Francesco ed altri, hanno rinnovata domanda al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una linea ferroviaria Varese-Robarello-Campo dei Fiori (1), giusta il progetto tecnico approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in adunanza del 15 febbraio 1890.

I prefati signori hanno fatto istanza perchè la concessione venga fatta al nome del signor Joseph Breuer di Parigi, per conto del quale la Banca di Varese di Depositi e Conti correnti garantisce i mezzi finanziari occorrenti per l'esecuzione dell'opera.

Essi domandano che per la detta ferrovia venga emessa dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti.

Insieme alla domanda di concessione gl'interessati hanno ripresentato il progetto della linea con tutte le modificazioni richieste dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

><

Per l'aumento del peso dei pacchi postali a 5 chil.

Sappiamo che il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, all'uopo officiato dal Ministero delle Poste e dei Telegrafi, ha interessato le Amministrazioni ferroviarie a prendere in esame ed a pronunziarsi sulla possibilità o meno di corrispondere al desiderio espresso dal prefato Ministero di affidare il trasporto dei pacchi postali alle Società esercenti, portandone il relativo peso a chilogr. 5, e ciò allo intento di favorire nel miglior modo il progressivo sviluppo di un tale importante servizio.

Da quanto ci risulta, le principali Amministrazioni ferroviarie si sarebbero pronunziate disposte di esaminare la proposta del Ministero delle Poste e dei Telegrafi e di studiare di accordo con le altre Società interessate quali proposte esse dovranno all'uopo concretare.

><

Stazione di Saliceto.
(*Ammessione al servizio della P. V.*).

Siamo informati che la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo è disposta ad ammettere la

(1) Per richiamo a precedenti notizie vedi « Notizie ferroviarie italiane » del n. 38.

stazione di Saliceto al servizio della piccola velocità. Il servizio potrà essere fatto anche per spedizioni di una tonnellata, ma con colli non superanti il quintale, sia in partenza che in arrivo. Si dovrebbero però escludere i trasporti a carro completo e le spedizioni alla rinfusa anche di una sola tonnellata.

><

Tariffe.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha chiesto al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di essere autorizzata ad accogliere una domanda della Società Ligure-Lombarda per la raffineria degli zuccheri, tendente ad ottenere la proroga della convenzione per i trasporti di zucchero greggio dall'estero all'Italia, che va a scadere col 15 ottobre p. v.; e dell'altra concessione accordata per gli anzidetti trasporti che non raggiungendo le 5000 tonnellate stabilite dalla convenzione predetta, arrivino almeno a 2000 tonnellate o paghino per tale quantità.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Provvedimento per l'attraversamento della ferrovia Ponte San Pietro-Seregno di strade comunali di Calusco d'Adda;
2. Progetto per iniziare i lavori di sterro per l'ampliamento della stazione di Attigliano;
3. Lavori di completamento lungo il tronco Persiceto-San Felice della ferrovia Bologna-Verona;
4. Progetto per la costruzione di una tettoia metallica per viaggiatori nella stazione di Treviso;
5. Impianta della fermata di Fontebuona lungo il tronco Firenze-Borgo S. Lorenzo della ferrovia Faenza-Firenze.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 20 settembre 1890 (N. 221). — **Regio Decreto 17 settembre 1890**, numero **7102** (Serie 3ª) col quale a cominciare dal giorno 22 settembre 1890 è aumentato del mezzo per cento l'interesse dei buoni del tesoro fissato col Regio Decreto 27 febbraio 1890, numero 6665 (Serie 3ª). — Circa il tasso attualmente corrisposto, in seguito al R. Decreto del 17 corrente, vedasi nelle « Notizie diverse » di questo numero.

Gazzetta Ufficiale del 23 settembre 1890 (N. 223). — **Decreto Ministeriale** (Poste e Telegrafi) in data 1° settembre 1890, col quale il servizio delle cartoline-vaglia, istituito coll'articolo 20 della legge del 12 giugno 1890, n. 6889 (Serie 3ª), e non messo in vigore contemporaneamente alle altre parti della legge stessa, giusta l'art. 2 del R. Decreto in data 2 luglio 1890, n. 6954, (Serie 3ª), avrà effetto dal 1° ottobre 1890. — Collo stesso giorno comincierà la vendita delle cartoline medesime per opera delle Direzioni, degli ufizi e delle collettorie postali di 1ª classe, con facoltà al pubblico di farne uso immediato. — Per il valore delle cartoline-vaglia, vedansi le « Notizie Diverse » del n. 38; per i corrispondenti colori vedi la stessa rubrica in questo numero.

Gazzetta Ufficiale del 24 settembre 1890 (N. 224). — **Prospetto** dei prodotti approssimativi nel mese di **giugno 1890** in confronto con quelli definitivi del corrispondente mese del 1889; pubblicato per cura del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate. — Per ***Appunti statistici*** sul completo esercizio 1889-90 in confronto all'esercizio 1888-89 vedasi il nostro articolo a pag. 601 del n. 38.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Messina-Patti-Cerda. — *Apertura all'esercizio del tronco Milazzo-Barcellona.* — La preannunciata inaugurazione (v. n. 37) del tronco Milazzo-Barcellona, della nuova linea ferroviaria Messina-Patti-Cerda, non potè aver luogo il 20 corrente a causa dei danni cagionati dalle pioggie.

Essendosi alacremente posto mano ai lavori di riparazione, è già stata annunciata l'apertura all'esercizio di detto tronco per oggi 27.

Ferrovia Ferrania-Altare. — *Nuove proposte per la domanda di concessione.* — Ricorderanno i nostri lettori come fin dal n. 41 del 12 ottobre 1889 abbiamo annunciato nelle « Informazioni » a pag. 653, essere in corso trattative per tradurre in atto la costruzione di una breve ferrovia tra la località detta Ferrania (linea Savona-Bra-Acqui) ed il paese di Altare.

Diamo ora notizia che il Ministero dei Lavori Pubblici, dopo aver preso in esame la domanda e le condizioni della Ditta instante (Polani e Cavalchini di Savona), ha invitato la Ditta medesima a modificare taluna delle condizioni. Conseguentemente i signori Polani e Cavalchini, aderendo alla maggior parte delle proposte ministeriali, hanno presentato un nuovo schema di convenzione ed hanno confermata la propria domanda di concessione della linea.

Questa, lo ripetiamo, misurerebbe una lunghezza di circa 5 chilometri; ed il suo costo approssimativo ammonterebbe a L. 350,000. Il sussidio governativo sarebbe di L. 3000 al chilometro.

Ferrovia Chiavenna-Castasegna al Confine svizzero. — *Deliberazione del Consiglio Provinciale di Sondrio.* — Rinviando i nostri lettori al n. 37 per precedenti notizie al riguardo, annunciamo che il 22 corrente il Consiglio provinciale di Sondrio, convocato in seduta straordinaria, ha discusso la domanda di concessione di una ferrovia ridotta Chiavenna-Castasegna.

La domanda di concessione, sulla quale doveva fermarsi l'attenzione del Consiglio in seguito all'istanza dell'Ispettorato Generale delle strade ferrate italiane, era connessa colla domanda di un sussidio da accordarsi all'impresa nella somma fissa di lire 50 mila.

La Deputazione provinciale presentò al Consiglio una diffusa relazione sull'argomento; e, dopo breve discussione dalla quale ognuno ha potuto formarsi la persuasione della grandissima utilità della nuova linea per gli interessi valtellinesi, il Consiglio a voti unanimi, ha deliberato:

Di instare presso il Governo perchè voglia accordare la chiesta concessione della ferrovia Chiavenna-Castasegna sussidiandola col massimo concorso annuo chilometrico che la legge acconsente, a condizione che essa sia collegata con Samaden;

Di accordare al concessionario della linea Chiavenna-Castasegna il sussidio di L. 50 mila a condizione che l'intera linea Chiavenna-Samaden sia costrutta ed aperta all'esercizio pel 1° gennaio 1894 e che entro questo termine sia pure costrutta ed aperta all'esercizio la linea Lecco-Colico;

E finalmente di instare presso il Governo perchè coll'apertura della linea alpina venga stabilita una Dogana internazionale in Chiavenna.

Aggiungiamo che di altri sussidi e concorsi chiesti all'Italia (Governo, provincia e comune di Milano) è speciale cenno nel nostro n. 37.

Tramvia elettrica Firenze-Fiesole. — *Sospensione del servizio in seguito ad una catastrofe.* — Il 19 corrente, come abbiamo annunciato nel n. 38, fu fatta la solenne inaugurazione di questo tramvia: ed il 23 un decreto prefettizio ne sospendeva l'esercizio in seguito ad una catastrofe avvenuta lo stesso giorno tra Fiesole e Doccia per la precipitevolissima discesa di una carrozza, che infine deviò e si rovesciò sfracellandosi nell'impeto contro un muricciuolo.

Nella carrozza erano 36 persone; 5 rimasero morte e 12 ferite, delle quali 3 gravemente.

Appena saputasi la notizia dal Re, questi col principe di Napoli e col duca d'Aosta recossi a visitare i feriti all'ospedale di S. Maria Nuova di Firenze e vi si trattenne un'ora.

Fu ordinata un'inchiesta. Il giorno 24 si recarono sul luogo del disastro il procuratore del re, il giudice istruttore, assieme ai periti incaricati dal tribunale ed a quattro ingegneri della rete Adriatica. Tutti costoro redigeranno la relazione che dovrà servire alla Commissione d'inchiesta.

Più tardi il signor Fenzi e gli ingegneri Wetmore, Lenci, Manaira, Montini e Moretti con una carrozza della tramvia elettrica salivano fino a Doccia. Il procuratore del re pregò i periti di salire anch'essi sulla carrozza e di prendere cognizione del sistema di trazione. L'ingegnere Wetmore si pose al freno e la carrozza salì fino a Fiesole e ne discese senza inconvenienti di sorta.

Intanto il 26 corrente la Prefettura di Firenze autorizzò la ripresa dell'esercizio della tramvia, sul primo tratto Firenze-San Domenido di non forti pendenze.

Tramvia elettrica Lodi Borghetto-Chignolo Po. — *Prossimo principio dei lavori.* — Facendo seguito alla notizia, data nel n. 33, circa la ripresa del progetto della tramvia elettrica Lodi-Borghetto-Chignolo Po, annunciamo ora che, mercè l'instancabile opera dell'ing. Pietro Zoncada, autore del modificato progetto, il Comitato ha già proceduto alle ultime pratiche necessarie per la preparazione all'attuazione del progetto.

Sperasi che tra breve tempo si possa dar mano ai lavori di costruzione.

Tramvia a vapore Arona-Gravellona. — *Parere del Genio civile e della Provincia per la costruzione.* — Su questa tramvia, della quale abbiamo detto nei numeri 18 e 27, riportiamo dalla *Lombardia* di ieri: « L'ufficio del Genio Civile e la Prefettura di Novara hanno emesso parere favorevole al progetto per la costruzione del tramway a vapore da Arona a Gravellona Toce. Sperasi che non si farà aspettar molto da Roma il decreto di concessione ».

Funicolare di Brunate. — *Commissione per la scelta d'un progetto definitivo.* — A seguito di quanto abbiamo annunciato nelle « Informazioni » e nelle « Notizie ferroviarie italiane » del n. 38, aggiungiamo che il 22 corrente ebbe luogo a Como una riunione di promotori della funicolare del Monte di Brunate.

L'adunanza nominò una Commissione di 5 membri coll'incarico di studiare i progetti sin'ora presentati e di riferire le proprie decisioni in un'altra adunanza da tenersi il 15 ottobre prossimo sulla scelta del progetto da adottarsi.

Società Tramways-Omnibus di Roma. — *Per il servizio postale* — In seguito ad un esperimento felicemente riuscito, il Ministero delle Poste e Telegrafi ha concluso una convenzione con la Società Tramvay-Omnibus, per la quale d'ora in poi i portalettere potranno recarsi in omnibus ai rispettivi quartieri.

Per tale provvedimento, la distribuzione delle lettere potrà essere sollecitata, specialmente nei quartieri più eccentrici della città.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — *Studi per il progetto della galleria preferito dal Governo Italiano.* — A riconferma di quanto abbiamo preannunciato nei numeri 23 e 30 aggiungiamo che la Compagnia delle ferrovie del Giura-Sempione sta completando gli studi relativi al traforo del Sempione, secondo il progetto preferito dal Governo italiano. Gli ingegneri della Compagnia, sotto la direzione del sig. Dumur, uno dei direttori, si occupano specialmente della scelta del tracciato definitivo, delle condizioni geologiche e geotermiche nelle quali esso si troverà, del sistema di perforazione da attuarsi, delle forze motrici disponibili ai due imbocchi, dell'impianto dell'illuminazione elettrica per i lavori, della ventilazione del tunnel, del modo di vincere le alte temperature che prevedesi di trovare nella parte mediana e delle installazioni necessarie per la costruzione.

Questi studi potranno essere presentati al Governo italiano verso la fine dell'anno.

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti di agosto 1890.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di agosto 1890, confrontato con quello dello stesso mese 1889, fu il seguente:

		Agosto 1890	Agosto 1889
Passeggieri trasportati .	Num.	144,500	144,133
» introito . .	L.	510,000	562,540.25
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	590	612
» introito . .	L.	44,600	48,462.25
Bestiame trasportato . .	Capi	9,010	5,636
» introito . . .	L.	21,400	26,249.08
Merce trasportata . .	Tonn.	50,900	58,856
» introito . . .	L.	514,000	597,311.27
Introito complessivo . .	»	1,090,000	1,234,563.25
» chilometrico. .	»	4,097.74	4,641.22
Proventi diversi . . .	»	35,000	34,610.39
Introito generale . . .	»	1,125,000	1,269,173.64
Spesa complessiva . .	»	490,000	453,790.42
» chilometrica . .	»	1,842.10	1,705.98
Introito netto	»	635,000	815,383.22

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Circa i prodotti di ciascun mese del corrente anno, vedi rispettivamente i numeri 9, 12, 17, 21, 26, 30 e 34; per il riassunto del 1° semestre vedi il n. 31.

Ferrovie Francesi. — *Linee produttive e linee improduttive delle sei grandi Compagnie ferroviarie.* — Da una statistica delle ferrovie francesi al 31 dicembre 1888, testè pubblicata dal Ministero dei Lavori Pubblici di Francia, riassumiamo, riguardo le sei principali Compagnie, i seguenti interessanti dati circa le linee produttive e le linee improduttive.

Intendiamoci anzitutto sul significato delle due espressioni: *linea produttiva* dimandiamo quella il cui prodotto brutto è sufficiente a coprire le spese d'esercizio e gli oneri per gli interessi e l'ammortamento del capitale d'impianto ed il cui bilancio perciò presenta un beneficio netto; *linee improduttive* quelle il cui prodotto brutto non riesce a coprire le spese d'esercizio, di interessi e di ammortamento.

Conviene tuttavia fare ancora una seconda distinzione fra le linee i cui prodotti possono sopperire ad una parte delle spese delle tre precitate categorie e le linee i cui prodotti non bastano neppure a coprire le spese d'esercizio.

Ciò premesso, annotiamo come nell'anno 1888 per 392 linee esercitate in Francia per una lunghezza complessiva di 28,982 chilometri, contavansi: 68 sole linee produttive per una lunghezza di 8,670 chilometri, mentre le rimanenti 324 linee, per una lunghezza di 20,312 chilometri, erano improduttive. Tra qneste, tuttavia, 172, per una lunghezza di 14,495 chilometri, diedero un prodotto da coprire le spese di esercizio ma non da provvedere agli oneri del capitale d'impianto.

Riassumendo ora alcune cifre concernenti le sei grandi reti esercitate dalle sei grandi Compagnie « Nord, Est, Ouest, Orléans, P. L. M., Midi », ne riceviamo i seguenti prospetti:

A) Le linee i cui prodotti bastano a sopperire alle spese di esercizio ma non agli oneri del capitale, dànno complessivamente un'insufficienza di prodotti per fr. 135,786,161; i quali così si ripartiscono: Nord, fr. 8,836,000; Est, fr. 15,513,795; Ouest, fr. 19,780,384; Orléans, fr. 27,573,707; P.-L.-M., fr. 49,698,000; Midi, fr. 14,384,074.

B) Le linee, i cui prodotti non coprono neppure le spese di esercizio, dànno complessivamente un'insufficienza di prodotti per fr. 49,547,130; i quali così si ripartiscono:

Nord, fr. 667,000; Est, fr. 7,700,584; Ouest, fr. 10,353,643; Orléans, fr. 5,509,708; P.-L.-M., fr. 16,401,300; Midi, fr. 8,914,985.

Per le precedenti sei grandi reti francesi il coefficiente di esercizio è del 131.85 0\0 per la Nord; del 129.51 0\0 per l'Est; del 141.32 0\0 per l'Ouest; del 129.85 0\0 per l'Orléans; del 123.04 0\0 per la P. L.-M.; e del 128.22 0\0 per la Midi.

Tra le linee appartenenti alla P.-L.-M. è notevole dovere annoverare quella da Tolone al Confine italiano per una insufficienza di fr. 2,142,700.

Per quanto parecchie delle linee francesi sieno improduttive e la maggior parte diano soltanto un prodotto capace di sopperire alle spese di esercizio, tuttavia, per essere queste linee improduttive incorporate con altre produttive della medesima rete, il prodotto complessivo di ogni rete è sufficiente a compensare lo sbilancio delle une col beneficio delle altre.

Ed in ciò è grande il progresso dal 1883. In tale anno le sei grandi Compagnie potevano a mala pena bilanciare i prodotti e le spese dell'esercizio se il prodotto brutto chilometrico non ammontava almeno a fr. 7,200. Nel 1888, invece, esse poterono realizzare l'equilibrio anche per il prodotto brutto medio chilometrico di fr. 4,900.

Poniamo termine a questi nostri appunti statistici col riassumere la posizione finanziaria delle sei grandi Compagnie, rispetto allo Stato, nel 1888.

Per le Compagnie d'Orléans, dell'Ouest, dell'Est e del Midi — dopo aver esse soddisfatto a tutti i loro oneri e dopo aver distribuito il dividendo convenzionale agli azionisti — lo sbilancio, cui provvide la garanzia dello Stato, ammontò complessivamente nel 1888 a fr. 50,337,061. Questa somma così scomponesi: Compagnia d'Orléans, fr. 16,222,859; dell'Ouest, fr. 11,742,731; dell'Est, fr. 10,339,132; del Midi, fr. 12,032,339.

La Compagnia P.-L.-M. invece, dopo aver pagati tutti gli oneri, ha chiuso il suo esercizio con un saldo attivo di fr. 1,003,583, che essa versò nella cassa dello Stato in diminuzione del suo debito per garanzia degli interessi. La Compagnia del Nord, che non ha alcun contratto collo Stato, distribuì nel 1888 ai suoi azionisti in ragione di 64 fr. per azione, l'intiero prodotto netto di fr. 22,601,049.

Ferrovie Svizzere. — *Prodotti della Giura-Sempione nei primi otto mesi dell'anno corrente.* — I prodotti della Società per la ferrovia Giura-Sempione continuano la loro scala ascendente. Di fronte a L. 15,061,284 introitate dal 1° gennaio al 31 agosto dell'anno passato, l'esercizio corrente diede nello stesso periodo 15,794,071 lire, cioè lire 732.787 in più; delle quali L. 623,926 nel movimento merci.

— *Se le linee aeree e le funicolari debbano considerarsi come ferrovie.* — Nella seduta del Consiglio Nazionale, 24 corrente, il signor Bürkli sviluppò la seguente mozione: « Il Consiglio federale è invitato a presentare un rapporto sulla quistione di sapere se non si consideri come necessario di sottoporre le linee aeree e le funicolari, che servono al trasporto delle persone, a disposizioni analoghe a quelle applicate alle ferrovie ». Questa mozione fu dichiarata presa in considerazione.

Ferrovie Russe. — *Prodotti nel 1° semestre 1890.* — I prodotti lordi delle Strade Ferrate della Russia (eccettuate la rete finlandese e la linea transcaspiana) nel 1° semestre del 1890 sono ascesi a 116,129,867 rubli, presentando una diminuzione di 5,926,392 rispetto all'anno precedente. Il prodotto medio per versta è ragguagliato a 4,541 rubli, in diminuzione di 306 rubli di fronte a quello che risultò pel 1° semestre 1889.

Considerando separatamente i risultati ottenuti per le ferrovie dello Stato e quelli per le linee esercitate da Compagnie, si scorgono notevoli differenze; poichè le prime presentano un aumento dei prodotti e le seconde hanno invece una diminuzione abbastanza grave:

		Prodotti lordi	Media per versta
Linee dello Stato . . .	Rubli	16,268,653	2,428
Linee di Compagnie . .	»	99,861,214	2,282
Linee dello Stato . . .	+	783,513 —	16
Linee di Compagnie . .	—	6,709,905 —	361

Ricordiamo che nel n. 32 abbiamo dati alcuni cenni statistici sull'esercizio ferroviario dell'intero anno 1889.

Ferrovie degli Stati Uniti del Nord d'America. — *Personale ferroviario al 30 giugno 1890.* — Secondo una recente statistica pubblicata dall'*Interstate Commerce Commission* il numero degli agenti ed operai di ogni categoria nelle Società ferroviarie degli Stati Uniti al 30 giugno del corrente anno era complessivamente di 704,743, cioè:

	Numero totale	Ogni 100 chilometri di linea
Agenti generali	4,739	3
Impiegati nelle Amministrazioni centrali	20,817	13
Agenti nelle stazioni	24,171	16
Sotto-agenti nelle stazioni	58,037	38
Macchinisti	30,217	20
Fuochisti	31,993	21
Conduttori	20,953	14
Altri agenti nei treni	55,160	36
Meccanici	25,214	16
Falegnami	33,244	22
Altri operai	75,959	49
Sorveglianti di sezioni	25,539	17
Altri agenti lungo le linee	145,401	95
Agli scambi, aghi e segnali . . .	33,044	21
Telegrafisti e commissionari . . .	16,937	11
Altri impiegati	87,078	4
Senza attribuzioni speciali	16,240	11
Totale	704,743	459

Questa cifra complessiva corrisponde a 4.59 per miglia di ferrovia.

La medesima statistica computa poi a 3,000,000 il numero delle persone che negli Stati Uniti vivono dell'industria ferroviaria, e ciò corrisponde ad 1\22 della popolazione totale del paese.

Notizie Diverse

I Buoni del Tesoro. — *Tasso dell'interesse dal 22 corr. settembre.* — Per effetto del R. Decreto (1) in data 17 settembre 1890, a cominciare dal 22 corr. settembre, l'interesse dei Buoni del Tesoro, che il Governo è autorizzato di alienare, è fissato come appresso:

2 1\2 0\0 per i Buoni con iscadenza di sei mesi;
3 1\2 0\0 per i Buoni con iscadenza da 7 a 9 mesi;
4 1\2 0\0 per i Buoni con iscadenza da 10 a 12 mesi.

Non si possono però rilasciare Buoni, la cui scadenza si verifichi nel mese di giugno e nei primi dieci giorni di luglio.

Cartoline-vaglia italiane in servizio dal 1° p. v. ottobre. — *Colori.* — A complemento della notizia pubblicata sotto questa stessa rubrica nel n. 38, riportiamo dal Decreto Ministeriale, di cui negli « Atti Ufficiali » di questo numero, le seguenti indicazioni:

I colori delle cartoline da lire 10, da lire 15 e da lire 20 rimangono stabiliti come segue:

a) Il cartoncino per quelle da lire 10 sarà *bianco* colla stampa nella parte anteriore in *rosso marrone*, su fondo dello stesso colore attenuato, ed in *nero* nella posteriore;

b) Il cartoncino per quelle da lire 15 sarà ugualmente *bianco* colla stampa nella parte anteriore in *giallo cupo*, su fondo dello stesso colore attenuato, e nella posteriore in *nero;*

c) Il cartoncino infine per quelle da lire 20 sarà del pari *bianco*, colla stampa sempre nella parte anteriore, in

(1) Vedi *Atti Ufficiali* in questo numero.

turchino, su fondo dello stesso colore attenuato, e nella posteriore in *nero*.

Rendite postali nell'esercizio 1889-90 in confronto coll'esercizio 1888-89. — Da un prospetto pubblicato dal Servizio delle Poste nel Ministero delle Poste e dei Telegrafi riassumiamo le seguenti cifre:

Distinzione delle rendite	Esercizi 1889-90	1888-89
Francobolli per le corrispondenze . . . . L.	30,004,419.22	29,499,817.63
Francobolli per pacchi. »	20,562 20	32,499.35
Biglietti postali . . . »	222,525.45	——
Cartoline per le corrispondenze . . . . . »	5,121.730.70	4,838,454. —
Cartoline per pacchi . »	3,654,265.80	3,245,515.50
Segnatasse . . . . . »	3,542,735.48	3,704,671.59
Tasse francatura giornali e stampe. . . . . . »	1,076,124.86	1,038,516.15
Rimborsi dovuti dalle Amministrazioni estere »	1,532,161.12	1,444,947.45
Proventi diversi . . »	245,862.11	268,453.51
Somma L.	45,420,386.94	44,072,875.18
Differenza nell'esercizio 1889-90 in più. . L.	1,347,511.76	

Rendite telegrafiche nell'esercizio 1889 90 in confronto all'esercizio 1888-89. — Da uno specchio dei prodotti telegrafici e telefonici pubblicato dal Ministero delle Poste e dei Telegrafi, riassumiamo le seguenti cifre:

Oggetto dei prodotti.	Esercizi 1889-90	1888-89
Incassi dell'Amministrazione dei Telegrafi.		
Incassi degli uffizi:		
per telegrammi privati, spediti nell'interno dello Stato. . .	8,236,542 50	7,872,794 95
id., spediti all'estero	3,099,615 60	3,079,747 49
per telegrammi governativi, a pagamento immediato	872,541 »	804,467 80
id., a credito	1,184,990 40	1,152,643 »
Telegrammi internazionali. Debito di Amministrazioni estere . .	163,274 65	239,538 05
Telegrammi diversi. Debito di Amm. italiane di strade ferr., tramvie, ecc.	635,586 77	650,615 74
Concessioni telefoniche.	196,133 80	190,787 52
Contributo di diversi per ispese telegrafiche	594,542 18	567,918 59
Proventi vari	38,626 06	34,235 32
Totale	15,021,852 96	14,592,748 46
Incassi dell'Amministrazione delle Poste.		
Per telegrammi francati con francobolli postali e spediti dagli uffizi italiani	120,895 29	57 230 65
Totale generale (in più nel 1889-90: L. 492,769.14).	15,142,748 25	14,649.979 11
Incassi del Comando Sup. d'Africa: per telegrammi spediti dall'uffizio di Massaua	69,795 05	60,520 40
Valore dei telegrammi governativi in franchigia	1,545,224 10	1,353,649 65

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 45,100 * per sistemazione dei quarti di cono del ponte sul Brenta e completamento della scogliera a difesa di questo ponte e di quello sull'Adige, nella linea Adria-Chioggia;

L. 16,000, per il raddoppiamento delle case cantoniere ai chilometri 39.009, 43.084 e 44.675 del tronco della linea Parma Spezia, compreso fra Fornovo e Berceto, lavori alla cui esecuzione sarà provveduto in economia, o mediante cottimo fiduciario;

L. 8360, per il rafforzamento e la sistemazione delle travate metalliche in opera nei sottovia Paullo e Melley, della ferrovia Piacenza-Bologna, fra le stazioni di Parma e di Sant'Ilario;

L. 5500, per provvedere all'incanalamento delle acque a valle dell'acquedotto al chilom. 34.630.70 della ferrovia Lecco-Como;

L. 2690, per estendere la illuminazione a gas degli uffici centrali del servizio dei magazzini ai rimanenti locali posti a mezzodì del palazzo detto dell'Esposizione in Firenze Porta al Prato;

L. 2430, per recingere il porticato esterno del palazzo detto dell'Esposizione in Firenze Porta al Prato;

L. 2340, per provvedere all'ampliamento del rifornitore della stazione di Treviglio lungo la ferrovia Milano-Bergamo-Peschiera.

Rete Mediterranea. — L. 31,300, per riparazione delle frane nell'argine ferroviario fra le progressive 6.300 e 7.700 della linea Mortara-Broni;

L. 30,450, oltre L. 8433,65, per materiali metallici di armamento, occorrenti per i lavori da eseguire onde potere utilizzare le aree ed i fabbricati ad uso del magazzino dell'economato nello scalo di Torino a Porta Susa.

L. 11,210, oltre L. 1393,34 per materiali metallici di armamento, occorrenti per provvedere a modificazioni di binari nello scalo merci di Torino-Valdocco.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 910 per indennità alla Ditta Pastorino per occupazione terreno di sua proprietà a Cornigliano;

L. 483 per quota di spesa spettante alla ferrovia per arginazioni del torrente S Biagio lungo la linea Reggio Castrocucco;

L. 753,220 per costruzione della nuova stazione di Capua e raccordamento delle linee verso Roma e Napoli.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Pei lavori di restauro alla tettoia della stazione di Arona. Importo approssimativo L. 7000. Termine utile per la presentazione delle offerte il 1° ottobre p. v., ore 10 ant.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Mariano di Livorno. Appalto lavori di ricostruzione del sottopassaggio della casa Nuova, al Chm. 307,914 della linea Cecina-Volterra, col ribasso del 21 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Consiglio d'Amministrazione, 26 corrente). — Ruffinoni Cesare di Susa per fornitura di chilogrammi 110,000 di ferro laminato in sbarre per gratelle da focolai delle locomotive;

Società Metallurgica Italiana di Livorno per fornitura di N. 300 piastre di rame rosso per focolai delle locomotive;

Società Nazionale delle Officine di Savigliano per costruzione di due tratte del tronco Ovada Asti, fornitura e posa delle travate metalliche del detto tronco, nonchè di un ponte provvisorio sul Tanaro;

Scaniglia Angelo di Rossiglione per costruzione della tratta Campoligure-Ciso del tronco Mele-Ovada;

Agusti Giovanni di Ovada per costruzione della tratta 1ª (di Ovada) del tronco Ovada Acqui;

Bertoglio Virginio di Genova per riparazione al ponte sul torrente Aravenna (linea Genova-Ventimiglia);

Romano Vincenzo di Rossano Calabro per consolidamento frana al chilometro 81 della linea Taranto Reggio;

Fogliotti e Andreoli di Asti per ampliamento della stazione di Borgosesia.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Piedimonte d'Alife (2 ottobre, ore 12 merid. fatali). — Appalto dei lavori di sistemazione della piazza Mercato e della costruzione della condottura di acqua pel ramo di Piedimonte. Importo ridotto L. 39,168.84 (V. n. 36).

Congregazione di Carità di Civitavecchia (4 ottobre, ore 10 ant., fatali). — Appalto dei lavori di restauro nella casa sita in via Sangallo, N. 10, di proprietà dell'Ospedale maschile della S.S. Concezione, amministrato dalla Congregazione di Carità. Importo ridotto L. 30,621 (V. n. 36).

Municipio di Roma (9 ottobre, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto in due lotti dei seguenti lavori:

1° Parziali rinnovazioni del selciato del Corso Vittorio Emanuele. Importo L. 28,000. Cauz. provv. L. 1400. Cauz. def. il decimo;

2° Parziali rinnovazioni del selciato nella via del Corso per l'importo previsto in lire 11,000. Cauzione provv. L. 550. Cauzione def. il decimo.

Comune di Mugnano di Napoli (9 ottobre, ore 12 merid., fatali). Appalto per la costruzione della strada obbligatoria comunale Mugnano-Melito. Importo ridotto del 20 0|0 su L. 42,300 (V. n. 37).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Palermo (10 ottobre, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla esecuzione dei lavori di bonificamento delle paludi di Mondello ed al ripristino delle stradelle entro le medesime. Importo ridotto L. 441,560 (V. n. 34).

Deputazione provinciale di Roma (11 ottobre, 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti per la deviazione di un tratto della strada provinciale Aurelia, tr. IV, presso il ponte Crognolo (metri 841). Importo L. 33,397.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Messina (11 ottobre, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 5° tronco della strada provinciale di 2ª serie, n. 53, da Capo Orlando, per Santa Domenica a Randazzo, compreso fra Ucria e Rocca San Marco (m. 8966.42). Importo ridotto L. 224,815.27 (V. n. 35).

Ministero dei Lavori Pubblici (11 ottobre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 3° tronco della strada provinciale n. 203, compreso fra il punto d'attacco colla traversa dell'abitato di Percile ed il confine di Orvinio (m. 5112.18). Importo ridotto L. 91,531.24 (V. n. 31 e 34).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Sondrio (11 ottobre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla ricostruzione del tratto superiore della prima galleria muraria del diroccamento sullo Stelvio, lungo m. 127.82, fra le progressive chilometriche 9.400 e 9.600, nel tronco da Bormio al Giogo della strada nazionale, n. 18, dello Stelvio. Importo ridotto L. 67,851.51 (V. n. 30 e 34).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Campobasso (11 ottobre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 4° tronco della strada provinciale n. 78, dal ponte sul Trigno per Larino, Montorio e Montelongo a Serracapriola, compreso fra Montorio nei Frentani e Montelongo (metri 4779.71). Importo ridotto L. 99,739.46 (V. n. 31 e 34).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Pesaro (13 ottobre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla deviazione d'un tratto della strada nazionale Flaminia n. 44, all'esterno dell'abitato di Cantiano (m. 1515.50). — Importo ridotto L. 101,140.06. (V. n. 32 e 36).

Municipio di Quindici (Avellino) (13 ottobre, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori della condottura forzata d'acqua potabile per il Comune di Quindici e villaggi annessi di Beato e Bosagro. Importo L. 83,237.35. Cauzione provvisoria L. 4200. Cauzione definitiva L. 8400. Lavori compiuti in 16 mesi. Fatali a giorni 15.

R. Prefettura di Genova (13 ottobre, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del 3° tronco della strada comunale obbligatoria di Rosso, ecc. Importo L. 171,500 (V. n. 33).

— (13 ottobre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del 4° tronco della strada obbligatoria di Rosso, ecc. Importo ridotto L. 112,394.88 (V. n. 33 e 37).

FRANCIA. — *Municipio di Grasse* (*Alpi Marittime*) (7 ottobre). — Costruzione di un ospedale in 4 lotti.

— *Municipio di Lione* (11 ottobre, ore 2 pom.). — Costruzione di un magazzino e sua strada d'accesso a Sathonay. Importo fr. 200,000.

— *Prefettura della Corsica ad Ajaccio* (14 ottobre, ore 2 pom.). — Costruzione di un faro a fuoco scintillante, di 4° ordine, sulla punta di Senetosa. Importo fr. 44,000. Cauzione fr. 1250.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria e Torpedini. — Napoli. — (7 ottobre, ore 12 merid., fatali). — Fornitura di **fanali** di diversi tipi per illuminazione interna delle navi. Importo ridotto L. 34,000. (V. n. 35).

R. Fabbrica d'Armi. — Torre Annunziata. — (11 ottobre, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di Cg. 100,000 di **carbone** di castagno a L. 0.07. Cauzione L. 700. Consegna in giorni 80.

R. Laboratorio di Precisione. — Torino. — (11 ottobre, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di Cg. 350 di **stagno in** pani a L. 3.50 al Cg. Cauz. L. 123. Consegna in giorni 30.

Prefettura di Roma. — (11 ottobre, ore 11 ant., unica e definitiva). — Fornitura degli oggetti di consumo occorrenti per l'esercizio di 1200 ore delle macchine idrovore nei tre Stabilimenti di Ostia, Isola Sacra e Maccarese. Importo L. 32,803.50. Cauz. provv. L. 2000. Cauz. def. L. 4000.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Gustavo Ferrigni, Livorno: cordami, ecc., L. 11,543.77;

Reta Guido, Torino: 450 trapani a rocchetto, L. 6498.90;

Anchor Tube e C., Birmingham: tubi di ferro, L. 1150;

B. Mongenet e Figli, Torino: acciaio, L. 4516.40;

Società Anonima delle Ferriere Italiane, Roma: ferro fino, lire 8409.60;

Fratelli Feltrinelli, Milano: legno pino cirmolo, L. 5599.78;

Fumagalli Camillo, Milano: droghe, colori, pennelli e spugne, L. 7625.10;

G. De Luise, Napoli: metalli diversi, L. 9714.78;

Antonio Schucany, Napoli: legno abete dell'Adriatico, L. 249,275;

Fonderia Frake, Salerno: una macchina a vapore verticale, lire 5000;

F. Tosi e C., Legnano: una motrice a vapore, L. 6040;

Nicolò Odero, Sestri Ponente: due barche a vapore, L. 26,000.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la fornitura in opera di 17 ponticelli per la linea Roccasecca-Avezzano per conto dell'Impresa Martire.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Vittorio Emanuele. — Ferrovia di Novara. — La *Gazzetta Ufficiale del Regno* del 19 settembre, N. 220, pubblica gli elenchi delle obbligazioni delle due ferrovie state estratte e rimborsabili dal 1° ottobre p. v.

Ferrovia Nord-Milano. — Dal 1° gennaio 1891 saranno rimborsate in L. 500 le seguenti obbligazioni estratte:

4061 al 4065 — 6906 al 6910 — 7836 al 7840 — 13871 al 13875.

Ferrovia Torino-Savona-Acqui. — Il 1° ottobre prossimo, presso la Direzione Generale del Debito pubblico, si procederà alla 16ª annuale estrazione a sorte delle obbligazioni al portatore della ferrovia Torino-Savona-Acqui del capitale nominale di L. 500 al 3 0|0, passate a carico dello Stato per effetto delle Convenzioni.

Società Anonima dei Tramways Napolitani. — Dal 1° ottobre p. v. saranno rimborsate in L. 500 le seguenti obbligazioni estratte:

Prima Serie.

N.	251	274	387	489	529	579	670	758
	764	926	929	953	1038	1041	1066	1124
	1176	1179	1219	1225	1276	1374	1385	1480
	1532	1535	1571	1674	1895	1918	2045	2060
	2087	2222	2285	2423	2434	2464	2470	2505
	2739	2787	3137	3288	3289	3301	3384	3394
	3788	3814	3878	3914	4153	4322	4510	4916
	4962	5020	5050	5218	5366	5455	5610	5645
	5686	5700	5701	5840	5879	5937	5977.	

Seconda Serie.

N.	6081	6191	6286	6374	6418	6428	6488	6628
	6630	6686	6788	7012	7017	7033	7065	7115
	7159	7172	7243	7519	7601	7635	7646	7695
	7814	7815	7851	7919	7985	8194	8245	8367
	8801	8976	9009	9125	9152	9162	9167	9213
	9366	9532	9759	9761	9820	9834	9836	9904.

— Sarà pure pagata la cedola N. 16 in L. 12.50.

Società An. dei Tramways a vapore Interprovinciali di Milano-Bergamo-Cremona. — Elenco delle 19 obbligazioni estratte pagabili dal 1° ottobre p. v. in L. 1000.

N. 127 149 296 557 562 625 842 1013 1029 1549 1832 2009 2312 2421 2440 2716 3663 3874 4145.

Dalla stessa data sarà pagata la cedola N. 19 in L. 22.50.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

28 ottobre. — **Società Veneta, detta Montanistica, in liquidazione.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pomeridiane nell'Ufficio della Società in Venezia.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	7mbre 20	7mbre 27
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 714.50	712
» » Mediterranee	» 578.50	576
» » Sicule	» 595	620
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo Marsala-Trapani	» 365	370
» » Gottardo	» 850	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 533.50	533.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 294	294
» » Novara-Seregno	» —	—
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 319	318
» » » 2ª emiss.	» 308.50	308.50
» » Centrale Toscana	» 510	510
» » Meridionali	» 314.75	314.50
» » Sarde, serie *A*	» 311	311
» » » serie *B*	» 308	308
» » » 1879	» 307	306.50
» » Pontebba	» 456	456
» » Nord-Milano	» 263.50	263.50
» » Meridionali Austriache	» 541.50	341
» » Gottardo 4 %	» 102.50	102.50

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Revoca di concessione di miniera in Italia.

Con Decreto del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, in data 11 settembre 1890, è stata revocata la concessione della miniera di lignite denominata Coppellette e posta nel territorio di Bagnasco, provincia di Cuneo, la quale era stata accordata con Regio Decreto del 29 settembre 1855 ai fratelli conte Gaspare e cav. Giuseppe Fauzone di Nucetto e da questi ceduta con atto notarile del 27 gennaio 1882 al comm. Salvatore Theraizol.

Carboni.

Belgio. — I risultati dell'aggiudicazione d'appalto dei carboni per le ferrovie dello Stato il 16 corrente, del quale abbiamo fatto cenno nel n. 37, dimostrano molta fermezza nei prezzi e tendenza al rialzo, specialmente nel combustibile metallurgico.

Germania. — Attendesi il risultato della riunione dei delegati dei produttori di *coke*, indetta a Colonia per il 22 corrente a scopo di costituire una sola società incaricata della vendita del *coke* prodotto dai membri della società; la durata ne sarebbe di 5 anni.

Intanto i prezzi sono sempre oggetto di vive discussioni e continua la differenza tra i prezzi sostenuti, indicati nei bollettini, ed i prezzi effettivi, nelle contrattazioni sul mercato. Per l'interno furono stipulati contratti da 8 a 9 M. per i carboni grassi. da 9 M. a 9.50 per i *flambants*, e da M. 8.50 a 9 per i buoni *tout venant* magri. Carboni per locomotiva, 1ª qualità, da M. 13 a 13.50; *flambants*, migliori marche, da 14 M. a 14.50.

Italia. — Ecco il prospetto delle importazioni di combustibile in Italia durante gli anni 1889 e 1888:

		1888	1889	Differ. nel 1889
Germania	Tonn.	1,014,360	1,167,520	+ 153,160
Olanda	»	—	500	+ 500
Belgio	»	163,130	155,390	— 7,740
Svizzera	»	5,910	6,050	+ 140
Austria	»	1,571,110	1,435,470	— 135,640
Inghilterra	»	34,446,220	35,203,620	+ 757,400
Francia	»	1,263,280	1,714,890	+ 451,610
Altri paesi	»	265,040	307,730	+ 42,690
Totale	Tonn.	38,729,050	39,991,170	+ 1,262,120

Nel 1887 l'importazione era stata di 35,831,430 tonn.; ossia: 2 897,620 meno che nel 1888 e 4,159,740 meno che nel 1889.

Inghilterra. — Mercato assai fermo, tanto più che le divergenze tra proprietari e operai ebbero termine senza sciopero.

Carbone del Northumberland per locomotive: 1ª qualità 13 sc.; qualità inferiori, 11 sc. 6 d.; minuto, 6 sc. 6 d. Carbone per il gaz, 11 sc. 6 d. con forte dimanda. *Coke*, prima qualità, per alti forni, 16 sc. 3 d. la tonnellata, consegna a Middlesbrough; ossia con aumento di 6 d. sulla settimana precedente.

Ferri e Ghise.

Belgio. — Mercato meno animato, nonostante gli sforzi dei produttori. Furono stipulati contratti di ferro a 120 fr. a bordo Anversa e di *tôles* a 150 fr.; ma ora i prezzi quoterebbonsi a 135 fr. per i primi ed a fr. 165 per le seconde.

Francia. — Riprende la debolezza sul mercato: ferri mercantili a fr. 170; *tôles*, n. 2, fr. 205.

Germania. — Il Sindacato dei laminatoi della Germania del Sud, a Coblenza, ha fissato il prezzo dei ferri, franco a Neunkirchen, a M. 140 contro 160 fissati precedentemente. Vendonsi tuttavia a M. 135.

Inghilterra. — *Middlesbrough.* — Mercato assai animato; tutti i prezzi sono in rialzo. Ghisa *Cleveland*, n. 3, a 49 sc. 6 d. ed anche a 50 sc.

— *Glascow.* — *Warrants*, 53 sc. 3 d.

Rame.

Francia. — *Parigi.* — Tendenza continuata al rialzo. *Chili*, prime marche, fr, 167.50; marche ordinarie, fr. 162.50. Lingotti e piastre fr. 165; *Best Selected*, fr. 173.50; minerale di Corocoro, fr. 162.50.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato calmo. Elettrolittico da M. 79 a 85; inglese affinato in lingotti, da M. 66 a 67; inglese laminato dogana compresa, M. 83.

Inghilterra. — *Londra.* — *Chili*, a contanti, da Ls. 61-10 a 61-12-6; a tre mesi, da Ls. 61-17-6 a 62. *Tough* inglese da Ls. 64-10 a 65-10; *Best Selected*, da Ls. 67-10 a 68-10; fogli forti da Ls. 74 a 75; fogli dell'India, da Ls. 70 a 71.

Stagno.

Francia. — *Parigi.* — Rialzo. *Banca* a fr. 272.50 contro 265 della settimana precedente, *Billiton*, fr. 270 contro 262.50; *Détroits*, fr. 267.50 contro 260; stagno inglese fr. 265 contro 260.

Germania. — *Amburgo.* — *Banca*, in blocchi, M. 105; stagno inglese in blocchi, M. 107, minerale inglese affinato, M. 109 ogni 50 chilogrammi.

Inghilterra. — *Londra.* — Rialzo persistente, specialmente nei *Détroits*, con forte premio per il disponibile sui tre mesi; *Détroits*, disponibile, da Ls. 101-10 a 102-5; a tre mesi, da Ls. 99-15 a 101. Lingotti inglesi ordinari Ls. 104.10; barre a Ls. 105-10; lingotti affinati Ls. 106-10.

Olanda. — *Amsterdam.* — *Banca*, disponibile, da fior. 59 a 59 1|4; *Billiton*, a breve termine, da fior. 58 1|2 a 59.

— *Rotterdam.* — *Banca*, disponibile, fior. 60 1|2; a termine, fior. 60 3|4; *Billiton*, disponibile, fior. 60 1|4; a tre mesi, fiorini 60 3|8.

Piombo.

Francia. — *Parigi.* — Tendenza a debolezza. Marche ordinarie: consegna all'Havre, fr. 35.25; consegna a Parigi, fr. 36.

Germania. — *Amburgo.* — Inglese, in *saumons*, M. 14.60; tedesco, in rotoli, M. 15.80; tedesco, in *saumons*, M. 14.50; di Spagna, M. 16.80 ogni 50 chilogrammi.

Inghilterra. — *Londra.* — Straniero da Ls. 13-7-6 a 13-12-6; inglese da Ls. 13-15 a 13-17-6.

Zinco.

Francia. — *Parigi.* — Di Slesia, consegna all'Havre, fr. 66.50. Altre buone marche, consegna all'Havre ed a Parigi, fr. 66.

Germania. — *Amburgo.* — Di Slesia, da M. 25 a 26; laminato di Slesia e *Vieille-Montagne*, questo dogana compresa, M. 28.30 ogni 50 chilogrammi.

Inghilterra. — *Londra.* — Marche ordinarie da Ls. 25 a 25-7-6; marche speciali, da Ls. 25-5 a 25-12-6.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1890-91. — *Dall'11 al 20 Settembre 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4086	4065	+ 21	650	665	— 15
Media	4086	4065	+ 21	649	643	+ 6
Viaggiatori	1.401.504 57	1.576.091 01	— 174.586 44	73.500 25	99.888 37	— 26.388 12
Bagagli e Cani	60.829 83	69.234 54	— 8.404 71	2.600 64	3.582 60	— 981 96
Merci a G.V. e P. V. accelerata	311.960 02	312.139 87	— 179 85	15.453 93	11.723 87	+ 3.730 06
Merci a P. V.	1.492.383 94	1.603.988 49	— 111.604 55	126.604 93	84.775 98	+ 41.828 95
TOTALE	3.266.678 36	3.561.453 91	— 294.775 55	218.159 75	199.970 82	+ 18.188 93

Prodotti *dal 1° Luglio al 20 Settembre 1890.*

Viaggiatori	11.127.272 01	11.905.501 51	— 778.229 50	573.784 81	742.600 80	— 168.815 99
Bagagli e Cani	480.719 31	496.261 01	— 15.541 70	20.047 02	27.762 36	— 7.715 34
Merci a G. e P. V. accelerata	2.398.064 32	2.323.579 49	+ 74.484 83	113.298 79	83.110 32	+ 30.188 47
Merci a P. V.	11.716.954 55	12.592.234 47	— 875.279 92	828.379 13	697.563 62	+ 130.815 51
TOTALE	25.723.010 19	27.317.576 48	—1.594.566 29	1.535.509 75	1.551.037 10	— 15.527 35

Prodotto per chilometro

della decade	799 48	876 13	— 76 65	335 63	300 71	+ 34 92
riassuntivo	6.295 40	6.720 19	— 424 79	2.365 96	2.412 19	— 46 23

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 25ª Decade — dal 1° al 10 Settembre 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	1.444 168 06	55.382 71	377.446 90	1.104.736 56	6.696 61	2.988.430 87	4.055 00	736 97
1889	1.252.171 52	49.140 61	318.629 12	1.302.535 36	5.545 55	2.928.022 16	3.997 00	732 55
Differenze nel 1890	+ 191.996 54	+ 6.242 10	+ 58 817 78	— 197.798 80	+ 1.151 09	+ 60.408 71	+ 58 00	+ 4 42
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	24.580.714 66	1.136.884 86	7.392.754 23	31.111.032 80	266.313 66	64.487.700 21	4.055 00	15.903 26
1889	24.941.379 45	1.205.442 53	7.253.058 26	30.781.566 97	286.946 11	64.468.393 32	3.997 00	16.129 20
Differenze nel 1890	— 360.664 79	— 68.557 67	+ 139.695 97	+ 329.465 83	— 20.632 45	+ 19.306 89	+ 58 00	— 225 94
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	111.709 96	2.292 29	24.831 10	105.900 59	1.067 83	245.801 77	1.143 63	214 93
1889	107.325 46	2.204 26	23.856 20	101.786 83	1.020 45	236.193 20	1.153 60	204 74
Differenze nel 1890	+ 4.384 50	+ 88 03	+ 974 90	+ 4.113 76	+ 47 38	+ 9.608 57	— 9 97	+ 10 19
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	1.854.503 73	42.142 25	465.290 92	2.504.736 57	25.146 22	4.891 819 69	1.130 35	4 327 70
1889	1.891.122 90	39.775 06	421.061 06	2.110.425 16	25.547 81	4.487.931 99	1.130 88	3.968 53
Differenze nel 1890	— 36.619 17	+ 2.367 19	+ 44.229 86	+ 394.311 41	— 401 59	+ 403.887 70	— 0 53	+ 359 17

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1890	1889	*Differenze* nel 1890	Prodotti dal 1° gennaio 1890	1889	*Differenze* nel 1890
Viaggiatori	6.964 85	6.181 00	+ 783 85	86.122 84	95.350 45	— 9.227 61
Merci	745 60	900 03	— 154 43	17.187 37	19.493 89	— 2.316 52
Introiti diversi	21 40	26 25	— 4 85	6.686 93	877 25	+ 5.809 68
Totali	7.731 85	7.107 28	+ 624 57	109.987 14	115.721 59	— 5.734 45

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED)

Canal Road King's Cross

LONDRA

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Nº delle ordinazioni a tutto il 31 dicembre 1887

		LOCOMOTIVE	CARRI e carrozze
Freni automatici	Totale delle applicazioni	18,926	119,458
Freni non automatici	Totale delle applicazioni	2,911	10,004
	Totale	21,837	129,462
		151,299	

Aumento di freni Westinghouse automatici

	LOCOMOTIVE	CARRI e carrozze
Totale come a tergo . . .	18,926	119,458
» Luglio 1883 . . .	10,221	45,290
Aumento in quattro anni e mezzo	8,705	74,168
	82,873	

Facendo una media di 1,535 apparecchi per mese.

AGENZIA PER L'ITALIA **Torino** — VIA OSPEDALE, 26.

CHEMINS DE FER DU NORD ET DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Relations entre Londres, Paris et l'Italie.

Des points ci-contre aux Gares ci-dessus:		BILLETS SIMPLES				BILLETS D'ALLER ET RETOUR					
		Londres (1)		Paris (2)		Londres (4)			Paris		
		1re classe	2me classe	1re classe	2me classe	validité	1re classe	2me classe	validité	1re classe	2me classe
Turin	Mont-Cenis	172 10	128 65	98 60	73 40	45 jours	283 50	210 —	30 jours	160—(5)	115 —
Milan.	Mont-Cenis	183 40	134 90	116 65	86 —	45 jours	283 50	210 —	30 jours	172—	125 —
Gênes	Mont-Cenis	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livourne . . .	via Gênes	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Florence . . .	via Gênes	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Rome	via Gênes	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Naples	via Gênes	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Florence . . .	via Bologne	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Rome	via Bologne	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Naples	via Bologne	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mois (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Naples .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mois (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologne	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mois	538 95	395 80	—	—	—
Messine (via Naples) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OBSERVATIONS.

BILLETS SIMPLES.

(1) Ces billets sont valables pendant 17 jours, sauf ceux de ou pour Brindisi dont la validité est de 30 jours, et permettent aux voyageurs de s'arrêter à toutes les gares P-L-M situées sur l'itinéraire et à six stations italiennes de leur choix. En sus des prix homologués, il est perçu pour droits divers de port une taxe de 1 fr. 75 au profit des Chambres de commerce de Calais ou de Boulogne.

(2) Ces billets sont valables pendant 10 jours.

(3) Billets valables pendant 30 jours.

BILLETS D'ALLER ET RETOUR.

(4) Ces prix comprennent la traversée de Paris par le Chemin de fer de ceinture, mais non la taxe de 3 fr. 50 établie au profit des Chambres de commerce de Calais ou Boulogne, par la loi du 4 décembre 1888 et qui est perçue en sus.

(*) Les voyageurs partis de Brindisi ont la faculté de se rendre de Foggia à Naples en faisant porter par le Chef de gare de Foggia l'autorisation nécessaire sur le billet; ils iront ensuite à leurs frais rejoindre l'itinéraire à Falconara par Rome. — De même dans le sens inverse, il peuvent effectuer à leurs frais le trajet de Falconara-Rome-Naples ou, sur présentation au Chef de gare, leur billet sera rendu valable pour rejoindre l'itinéraire à Foggia.

(**) Les voyageurs se dirigeant sur Londres peuvent se rendre de Rome à Florence par Grosseto et Sienne ou par Pise et Empoli et revenir ensuite à Pise par cette dernière voie. — Inversement, les voyageurs allant à Brindisi peuvent se rendre de Pise à Florence par Empoli, revenir à Pise par la même voie ou se diriger à Empoli sur Rome par Sienne et Grosseto.

(5) La durée de validité des billets d'aller et retour Paris-Turin est portée à 45 jours, lorsque les voyageurs justifient avoir pris à Turin un billet de voyage circulaire intérieur italien.

Service entre Londres, Paris et l'Italie par le Mont-Cenis.

ALLER

STATIONS	1re cl.	1re, 2me classe		1re, 2me classe	
		(*)			
Londres { Charing-Gross. Dép.	8 20 m.	11 — matin		8 15 soir	
Londres { Victoria . . . . —	8 30 m.	11 — matin		8 15 soir	
Douvres . . . . —	10 20 m.	1 — soir		10 25 soir	
Calais-maritime (heure anglaise) . . . . Arr.	Midi	2 20 soir		Min. 10	
Calais-maritime (heure française) . . . Dep.	Midi 40	2 52 soir		1 04 matin	
Boulogne-Gare . . . . . Arr.	1 35 s.	—		1 58 matin	
Boulogne-Gare . . . . . Dép.	1 27 s.	—		1 50 matin	
Amiens . . . . Arr.	3 28 s.	5 17 soir		3 46 matin	
Amiens . . . . Dép.	3 33 s.	5 22 soir		3 51 matin	
Pierrefitte-Stain . . . . .Dép.	—	—		—	
Paris-Nord . . , ... Arr.	—	7 15 soir		5 50 matin	
Paris-Nord . . , ... Dép.	—	7 21 soir		6 19 matin	
Paris-Lyon (*Buffet*) . . Arr.	6 31 s.	8 17 soir		7 10 matin	
	le 2e cl.	le 2e cl. (A)	le, 2e cl.	le, cl.	le 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) . . Dép.	7 — s.	9 — s.	9 15 s.	8 50m.	11 15m.
Dijon. . . . . Arr.	Minuit 05	1 44m.	2 19m.	2 22 s.	5 38 s.
Genève. . . . . —	6 28 m.	—	8 55m.	8 52 s,	—
Evian . . . . —	7 43 m.	—	10 59m.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	5 02 m.	6 23m.	8 —m.	8 20 s.	11 45 s.
Chambéry . . . . —	5 32 m.	6 48m.	8 30m.	8 55 s.	Min. 07
Modane . . . . —	8 59 m.	9 42m.	1 45 s.		3 07m.
Turin . . . . —	1 58 s.	1 58 s.	6 20 s.	—	7 50m.
Turin . . . . .Dép.	—	2 25 s.	7 42 s.	—	8 30m.
Milan . . . . Arr.	—	5 30 s.	10 58 s.	—	11 40m.
					le 2e cl.
Turin. . . . . .Dép.	—	2 40 s.	8 20 s.	—	8 25m.
Gênes . . . . Arr.	—	6 10 s.	11 45 s.	—	11 55m.
San-Remo . . . . . . —	—	11 05 s.	8 43m.	—	5 56 s.
Pise . . . . —	—	10 50 s.	4 —m.	—	4 13 s.
Florence . . . . —	—	Min. 40	7 20m.	—	6 30 s,
Livourne . . . . —	—	11 30 s.	5 35m.	—	5 27 s.
Rome . . . . —	—	6 50m.	11 —m.	—	11 02 s.
Naples. . . . . —	—	1 35 s.	6 32 s.	—	7 —m.
Brindisi . . . . Arr.	—	—	8 36m.	—	6 10 s.
Turin . . . . .Dép.	—	2 40 s.	7 — s.	—	8 25m.
Alexandrie . . . . Arr.	—	4 14 s.	8 50 s.	—	10 03m.
Bologne . . . . —	—		1 52m.	—	5 — s.
Ancône . . . . —	—	—	7 05m.	—	10 55 s.
Brindisi . . . . —	—	—	10 47 s.	—	6 15 s.
Florence . . . . —	—	—	5 55m.	—	1 26m.
Rome . . . . —	—	—	Midi 35	—	7 30m.
Naples . . . . Arr.	—	—	6 32 s.	—	1 35 s.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Folkestone-Boulogne, le départ de Londres a lieu à 10 heures matin. Ce train ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Angleterre ou de Calais.
(A) Le train partant de Paris-Lyon à 9 heures soir ne prend à Paris, en 2e classe que les voyageurs à destination d'Aix-les-Bains, Chambéry et de l'Italie par le Mont-Cenis.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salons va directement de Calais à Milan par le train partant de Calais à 2 h. 52 soir et de Paris-Lyon à 9 h. soir.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de Calais à la gare de Paris-Lyon par les trains partant de Calais à 1 heure 04 du matin et midi 40.

RETOUR

STATIONS	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.
	le 2e cl.			
Naples . . . . .Dép.	8 50 m.	—	—	3 10 s.
Rome . . . . —	3 — s.	—	—	11 10 s.
Florence . . . . —	9 30 s.	—	—	6 35 m.
Brindisi . . . . —	5 58 m.	—	—	9 25 m,
Ancône. . . . . —	8 — s.	—	—	5 40 m.
Bologne . . . . —	1 40 m.	—	—	10 55 m.
Alexandrie . . . . —	6 30 m.	—	11 05 m.	5 05 s.
Turin . . . . , . Arr.	8 21 m.	—	1 — s.	7 — s.
Brindisi . . . . .Dép.	8 30 s.	—	2 20 m.	6 40 m.
Naples . . . . —	8 50 m.	—	3 10 s.	10 25 s.
Rome . . . . —	3 40 s.	—	9 46 s.	8 — m.
Livourne. . . . . —	9 50 s.	—	4 — m.	1 50 s.
Florence . . . . —	8 45 s.	—	—	11 35 m.
Pise. . . . . —	10 55 s.	—	4 40 m.	2 33 s.
San-Remo . . . . . . —	8 01 s.	—	3 52 m.	Midi 06
Gênes . . . . —	3 30 m.	—	9 — m.	7 10 s.
Turin . . . . Arr.	7 25 m.	—	1 — s.	10 45 s.
	(B)			
Milan . . . . .Dép.	3 25 m.	—	10 30 m.	7 45 s.
Turin . . . . Arr.	8 15 m.	—	1 40 s.	10 55 s.
			(A)	
Turin . . . . .Dép.	8 35 m.	—	2 15 s.	11 15 s.
Modane . . . . —	Midi 23	—	5 33 s.	2 15 m.
Chambéry . . . . —	3 41 s.	—	8 24 s.	5 02 m.
Aix-les-Bains . . . . —	4 11 s.	—	8 59 s.	5 27 m.
Evian . . . . —	Midi 46	6 02 s.	—	—
Genève. . . . . —	3 12 s.	7 32 s.	—	4 15 m.
Dijon . . . . —	11 17 s.	1 39 m.	2 06 m.	11 32 m.
Paris-Lyon (*Buffet*) . . Arr.	4 55 m.	6 50 m.	7 05 m.	5 41 s.
	1e, 2e cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) . Dép.	7 17 matin			6 11 s.
Paris-Nord . . . . Arr.	7 56 matin			7 01 s.
Paris-Nord . . . . Dép.	8 22 matin			8 25 s.
Amiens . . . . Arr.	10 17 matin			10 26 s.
Amiens . . . . Dép.	10 37 matin			10 31 s.
Boulogne-Gare . . . . Arr.	Midi 34			Min. 29
Boulogne-Gare . . . . Dép.	Midi 26			Min. 21
(heure française) . Arr.	1 24 soir			1 21 m.
Calais-Maritime (h. ang.) Dép.	1 25 soir			1 30 m.
Douvres . . . . —	3 20 soir	3 20 soir		4 — m.
Londres { Victoria . . Arr.	5 15 soir	—		5 55 m.
Londres { Charing-Gross Arr.	(*) —	5 05 soir		5 55 m.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Boulogne-Folkestone, l'arrivée à Londres a lieu à 5 h. 40 s.
(A) Le train partant de Modane à 5 heures 33 soir et arrivant à Paris-Lyon à 7 heures 05 matin ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Italie par le Mont-Cenis, de Chambéry, d'Aix-les-Bains, et en destination de Paris et au-delà sur le Nord et l'Angleterre.
(B) Le départ de Milan à 3 heures 25 matin n'a lieu que les Dimanches et Fêtes.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salon va directement de Milan à Calais par le train partant de Milan à 10 h. 30 m. et de Paris-Nord à 8 h. 22 m.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de la gare de Paris-Lyon à Calais, par le train partant de Paris-Lyon à 6 h. 11 du soir.

PÉNINSULAR-EXPRESS. — Train de luxe de la Malle des Indes composé de wagons-salons, restaurants et voitures-lits.

Départ de Londres le vendredi, de Paris-Nord dans la nuit du vendredi au samedi.

Station		Heure	Jour	Station		Heure	Jour
Londres . .	Dép.	3 15 s.	vendredi	Chambéry .	Arr.	11 22 m.	samedi
Paris-Nord .	Arr.	11 12 s.	—	Turin. . . .	—	6 42 s.	samedi
Paris-Nord .	Dép,	Minuit 15	—	Alexandrie .	—	8 21 s.	samedi
Mâcon. . . .	—	8 05 m.	samedi	Bologne . .	—	1 26 m.	dimanche
Culoz	—	10 21 m.	samedi	Ancône . . .	—	5 08 m.	dimanche
Aix-les-Bain	—	10 59 m.	samedi	Brindisi. . .	—	4 — s.	dimanche

Ce train relève à Paris-Nord les provenances du Nord de la France, de la Belgique, de la Hollande, et de l'Allemagne. — Il prend et laisse des voyageurs à toutes les stations indiquées à l'horaire ci-contre dans la limite des places disponibles. — Le départ du paquebot de Brindisi à lieu vers 10 heures du soir. — Au retour les voyageurs sont admis dans le train postale de la Malle des Indes, qui part de Brindisi aussitôt après l'arrivée du paquebot. — Ce train contient une voiture mixte avec lits et restaurant, allant à Paris-Nord. — Le nombre des places étant limité, MM. les voyageurs doivent prendre leurs billets d'avance aux agences da la Compagnie des Wagons-Lits et à la gare de Paris-Nord.

Torino, 1890 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

G. Pantoni Dirett. prop. responsab.

ANNO XXIII. Sabato, 4 Ottobre 1890. NUM. 40.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale **L. 1,00 la linea**
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

TORINO

PRIMA ESPOSIZIONE ITALIANA D'ARCHITETTURA

(*Aperta sino al 28 novembre*)

DIVISIONI: I. *Architettura antica e moderna*; II. *Industrie artistiche attinenti all'Architettura;* III. *Pubblicazioni di Architettura;* IV. (Internazionale) *Piani di città, progetti di ingrandimento e risanamento, regolamenti edilizi.*

PRIMA ESPOSIZIONE OPERAIA ITALIANA

(*Aperta sino alla fine d'ottobre*)

DIVISIONI: I. *Manufatti*; II. *Associazioni ed Istituti*; III. *Igiene.*

NB. — I normali biglietti di *andata e ritorno* distribuiti per Torino P. N. e Torino P. S. dalle stazioni abilitate dalla Rete Mediterranea, a tutto il 23 corrente ottobre, godranno una validità, pel ritorno, di 5 giorni rispettivamente dal giorno della distribuzione.

I NUOVI TITOLI FERROVIARI
per la costruzione delle linee
Eboli-Reggio, Messina-Cerda, Catanzaro-Stretto Veraldi

EMISSIONE DELLA PRIMA SERIE.

Il numero **7105** (*serie 3ª*) *della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Vista la legge 30 marzo 1890, n. 6751 (serie 3ª), con la quale viene autorizzata la creazione dei titoli speciali 5 per 0|0 per provvedere al pagamento delle spese di costruzione delle linee ferroviarie Eboli-Reggio, Messina-Cerda, e dalla Marina di Catanzaro allo stretto Veraldi (1), ordinate (1) dall'art. 4 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª) e dall'art. 4 della legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª);

Visto il Reale Decreto in data 12 agosto 1890, n. 7047 (serie 3ª), col quale si approva il regolamento (2) per l'esecuzione di detta legge 30 marzo 1890;

Sulla proposta del Nostro Ministro del Tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. — In esecuzione della legge 30 marzo 1890, n. 6751 (serie 3ª), ed agli effetti dell'art. 1 del regolamento approvato col R. decreto 12 agosto 1890, n. 7047 (serie 3ª) è autorizzata l'emissione di 100,000 Obbligazioni di L. 500 ciascuna di capitale nominale costituenti la prima serie (*A*).

Art. 2. — Le Obbligazioni di detta prima serie saranno emesse con decorrenza dal 1° luglio 1890 e frutteranno l'interesse del 5 per cento all'anno pagabile a semestri maturati al 1° gennaio e 1° luglio di ogni anno.

Esse saranno estinguibili in cinquanta anni a cominciare dall'anno 1895 con la prima scadenza al 31 dicembre stesso anno.

L'ammortamento sarà fatto:

a) Per acquisti nel mercato a cura del Tesoro, finchè il prezzo delle Obbligazioni sia al disotto della pari;

b) Mediante estrazioni a sorte parziali o totali, secondo i casi.

Dopo 10 anni dall'emissione della presente serie lo Stato potrà anticipare il rimborso delle Obbligazioni che si emettono in forza del presente Decreto.

Il pagamento degli interessi ed il rimborso dei capitali delle Obbligazioni sorteggiate sarà fatto dalle Casse dello Stato nel Regno.

Art. 3. — La prima serie di Obbligazioni sarà costituita di due specie di titoli: *unitari*, rappresentanti ciascuno una sola Obbligazione di L. 500 di capitale nominale; *quintupli*,

(1) Il *testo della legge 30 marzo 1890, n. 6751*, fu da noi pubblicato nel n. 15 del 12 aprile 1890.

(1) Il *testo della legge 24 luglio 1887, n. 4785*, colla annessa Tabella, fu da noi pubblicato nel n. 33 del 13 agosto 1887. — Il *testo della legge 20 luglio 1888*, numero *5550*, fu da noi pubblicato nel n. 27 del 7 luglio 1888; le annesse Tabelle A e B furono poi pubblicate nel n. 30 del 28 luglio stesso anno.

(2) Per il *Regio Decreto 12 agosto 1890, n. 7047*, approvante il regolamento, vedansi « Atti Ufficiali » e « Notizie diverse » del n. 37 del 13 settembre 1890.

NB. — Ricordiamo infine che nel n. 12 del 22 marzo del corrente anno abbiamo pubblicato i dati sui *Lavori appaltati e quelli da appaltare delle linee Eboli-Reggio, Catanzaro-Stretto Veraldi e Messina-Patti-Cerda.*

rappresentanti ciascuno cinque Obbligazioni del capitale nominale complessivo di L. 2500.

Detti titoli saranno emessi nella ragione di *un decimo* i titoli *unitari* e di nove decimi i titoli *quintupli*.

Art. 4. — Le dette Obbligazioni saranno in carta filigranata, la filigrana rappresenta nel corpo del titolo la leggenda *Ferrovie del Tirreno*, e sulle cedole la leggenda *Regno di Italia*.

Nel prospetto le Obbligazioni porteranno lo stemma reale e la leggenda *Debito pubblico del Regno d'Italia* sovrapposta ad una vignetta rappresentante gli avanzi dell'antica città di Pesto e l'intitolazione *Spese di costruzione di Strade Ferrate del Tirreno*, e saranno stampate coi seguenti colori:

Le leggende, vignette e liste di separazione tanto per i titoli *unitari*, quanto per quelli *quintupli* in color *bruno-rosso*.

Il fondo del titolo e delle cedole:

1° Per i titoli *unitari in rosso-marrone-chiaro;*

2° Per i titoli *quintupli, in azzurro di Berlino attenuato.*

Il rovescio di ciascun titolo sarà stampato rispettivamente col colore del fondo del prospetto.

Un modello di dette Obbligazioni, visto d'ordine Nostro dal Ministro del Tesoro, sarà depositato insieme al presente decreto negli Archivi Generali del Regno.

Art. 5. — Le Obbligazioni porteranno impresse a stampa mediante facsimile le firme del Direttore Generale del Debito Pubblico *Novelli*, del Capo di Divisione *Ghironi* e del rappresentante l'Ufficio di riscontro della Corte dei Conti *Leris*.

Il fac-simile di dette tre firme sarà identico a quello apposto ai modelli dei titoli da depositarsi, come al precedente art. 4, negli Archivi Generali del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Monza, addì 11 settembre 1890.

UMBERTO.

GIOLITTI.

Visto, *Il Guardasigilli:* ZANARDELLI.

Nuove Costruzioni dell'Adriatica

Stato dei lavori al 1° agosto 1890 (1).

Fatta eccezione per la *linea da Barletta a Spinazzola*, tutte le altre, la cui costruzione venne affidata alla Società delle ferrovie Meridionali, sono in corso di lavoro.

I lavori sono in generale bene sviluppati e si può star certi che i tronchi delle varie linee saranno ultimati nel tempo stabilito.

1. — LINEA LECCO-COLICO.

Tronco Lecco-Bellano. — *a) Movimenti di terra:* Devono eseguirsi m. c. 290,500 di rialzi e m. c. 368,700 di scavi; ne sono già eseguiti m. c. 105,600 di rialzo e m. c. 165,900 di scavo, vale a dire il 41 per 0[0 del quantitativo totale;

b) Opere d'arte: Sono progettate in numero di 115, fra viadotti, ponti, ponticelli, cavalcavia e sottovia; di queste N. 8 sono ultimate e N. 48 in corso di costruzione. Il lavoro eseguito rappresenta il 35 per 0[0 circa del lavoro totale;

c) Case cantoniere: Sono da costruirsi N. 30 case cantoniere, di cui 29 doppie ed una semplice; ne sono in corso di costruzione N. 15 ed il lavoro eseguito raggiunge all'incirca il quarto del quantitativo totale;

d) Stazioni: Vi sono 4 stazioni: Mandello, Lierna, Varenna e Bellano; e tre fermate: Abbiadia, Olcio e Fiumelatte. Sono in costruzione le stazioni di Mandello, Lierna e Bellano. Il lavoro eseguito rappresenta 2[100 del totale;

e) Gallerie: Le gallerie da perforare sono 19 e misurano in assieme m. 7,684. La parte fatta è la seguente: *scavo*, piccola sezione m. 2,246, grande sezione m. 1,180; *muratura*, calotta m. 403, piedritti m. 95. Il lavoro di scavo d'avanzata già eseguito corrisponde al 29 per 0[0 del totale. Non tutte le gallerie dovranno essere rivestite, essendo parecchie scavate in roccie durissime che non richiedono rivestimento. Queste ultime presentano serie difficoltà di esecuzione;

f) Lavori diversi: Ne sono proposti molti ed importanti; sono già ultimati 7 muri di sostegno e sono in costruzione 10 muri di sottoscarpa.

2. **Tronco Bellano-Colico.** — Non sono ancora indetti gli appalti; ma è tutto pronto per aprire le aste ed incominciare i lavori nella primavera prossima.

II. — LINEA ROCCHETTA MELFI-POTENZA.

1. **Tronco Rocchetta Melfi-Rionero.** — *a) Movimenti di terra:* È preventivato un movimento complessivo di m. c. 746,451, cioè m. c. 290,984 di rialzo e m. c. 455,467 di scavo. Ne sono già eseguiti m. c. 475,280, cioè m. c. 177,060 di rialzo e m.c. 298,220 di scavo; ciò che corrisponde a 63[100 del lavoro totale;

b) Opere d'arte: Tutte le opere d'arte proposte sono 83, tra maggiori e minori. Di esse N. 36 sono ultimate e le rimanenti 47 trovansi in corso di costruzione. Il lavoro eseguito può ritenersi pari al 70 per 0[0 del totale;

c) Gallerie: Sono in tutto 20 e misurano la complessiva lunghezza di m. 6,442. Il lavoro eseguito è il seguente: *scavo*, piccola sezione m. 5,220, grande sezione m. 3,835; *muratura*, calotta m. 2,951, piedritti, m. 1,001. La parte fatta corrisponde quindi ad 81[100 del totale per lo scavo di avanzata. Per alcuna galleria si potrà risparmiare qualche tratto di rivestimento. Merita menzione la galleria del Cardinale, lunga m. 1445, il cui scavo vien fatto nella argilla e presenta perciò non poche difficoltà, essendo questa assai sensibile all'azione dell'aria;

d) Case cantoniere: Sono in tutto 23, di cui 3 ultimate e 20 in corso di esecuzione. Il lavoro fatto corrisponde a 82[100 del totale;

e) Stazioni e fermate: Si hanno tre stazioni: Melfi, Barile e Rionero ed una fermata, quella di Rapolla. In complesso il lavoro eseguito per le stazioni e la fermata è di circa 30[100 del quantitativo totale;

f) Lavori diversi: Occorrono molte opere di sostegno e di difesa. Sono parte ultimati e parte in corso di esecuzione N. 6 consolidamenti e N. 6 muri a secco, di sostegno e di chiusura.

2. **Tronco Rionero-Potenza.** — È stato di recente approvato il progetto (1); e la Società si dispone ad appaltare intanto i lavori della grande galleria.

III. — LINEA ROCCHETTA MELFI-GIOIA DEL COLLE.

a) Movimenti di terra: Di m. c. 2,818,966 che formano il movimento di terra, ne sono eseguiti m, c. 1,766,698, di cui m. c. 1,062,159 di rialzi e m. c. 704,439 di scavi; ossia 62[100 del totale;

b) Opere d'arte: Delle 369 opere d'arte principali e secondarie che contiene la linea, ne sono ultimate 88, ed in corso di esecuzione 202. Si calcola che il lavoro eseguito corrisponde a 62[100 del totale;

c) Gallerie: Sono 7 e misurano in assieme m. 2407. Il lavoro fatto è il seguente: *scavo*, piccola sezione m. 2147, grande sezione m. 1582; *murature*, calotta m. 1278, piedritti m. 724. Non restano pertanto che da perforare m. 260 di piccola sezione; ed il lavoro fatto in grande sezione corrisponde a 60[100 del totale;

d) Case cantoniere: Sono 139, di cui 132 doppie, 4 semplici e 3 garette. Ne sono in costruzione 118 ed il lavoro in esse fatto rappresenta 66[100 del totale;

(1) Vedi *Stato dei lavori al 1° aprile 1890*, nel n° 21; oltre le speciali *informazioni*, pubblicate mensilmente sotto tale rubrica, per taluna linea o tronco di linea.

(1) Vedi « Notizie ferroviarie italiane » del n. 36 ed anche nel presente numero.

e) *Stazioni e fermate*: Si hanno 7 stazioni e tre fermate; le prime sono Rapolla-Lavello, Venosa, Palazzo San Gervasio, Spinazzola, Gravina, Altamura, e Santeramo; le seconde sono San Nicola, Poggiorini e Casale. Sono tutte in costruzione, ed il lavoro eseguito corrisponde a circa due terzi del totale;

f) *Lavori diversi*: Sono già eseguiti cinque lavori, fra cui quattro fognature ed una galleria murata sulla fronte della galleria Isca della Ricotta. Sono in corso di costruzione un muro di divisione ed una fognatura. Parecchi sono i lavori ancora da eseguire;

g) *Armamento*: La posa dell'armamento ebbe principio alla stazione di Gioia del Colle, preseguendo con una sola avanzata verso Rocchetta. Sono eseguiti m. l. 6000, tutti sul primo strato di massicciata.

IV. — Linea Solmona-Isernia.

1. Tronco Solmona-Canzano. — *a*) *Movimenti di materie*: Il movimento complessivo è di m. c. 769,380, di cui m. c. 317,200 in rialzo e m. c. 452,180 in scavo. Sono eseguiti in rialzo m. c. 152,250, in scavo m. c. 235,510, e così in totale m. c. 387,760, corrispondenti a 51|100 del quanti tativo totale.

b) *Opere d'arte*: Le opere d'arte sono 109, fra cui molti ed importanti viadotti, cavalcavia e sottovia. Di queste N. 28 sono ultimate e 39 in corso di esecuzione. Il lavoro fatto corrisponde all'incirca a 38|100 del quantitativo totale.

c) *Gallerie*: Le gallerie sono in numero di 8 e misurano la complessiva lunghezza di m. 2720, di cui sono eseguite le quantità seguenti: *scavo*, piccola sezione m. 1185, grande sezione m. 624; *muratura*. calotta m. 410, piedritti m. 120. Si hanno perciò eseguiti 43|100 del totale della piccola sezione e 24|100 della grande sezione;

d) *Case cantoniere*: Delle 25 case cantoniere comprese nel tronco ne sono in costruzione 16. Il lavoro eseguito rappresenta 24|100 del quantitativo totale;

e) *Stazioni*: Son tre: Introdacqua, Pettorano e Canzano, tutte in corso di costruzione. Sono già eseguiti 5|100 circa del quantitativo totale;

f) *Lavori diversi*: Occorrono molti di questi lavori; taluni sono già ultimati, cioè due muri di sostegno. È in costruzione altro muro di sostegno.

2. Tronco Canzano-Isernia. — Sono incominciate le due grandi gallerie della Majella lunga m. 2456 e di Montepagano lunga m. 3055. Il lavoro eseguito si limita per ora a: *Galleria Majella*, scavo in piccola sezione m. 40.25; *Galleria Montepagano*, scavo in piccola sezione m. 48, scavo in grande sezione m. 14. I cantieri delle due gallerie si stanno impiantando colla importanza richiesta dai lavori.

V. — Linea Barletta-Spinazzola.

La Società ha presentato all'approvazione il progetto esecutivo. Giusta il progetto medesimo la linea, partendosi da Barletta tocca Canosa e Minervino, per congiungersi nella stazione di Spinazzola colla linea Rocchetta Melfi-Gioia del Colle. La città di Andria, esclusa dal tracciato, reclama perchè la ferrovia dopo toccata Canosa abbandoni il tracciato proposto per accostarsi alla città stessa, allungando così di circa 10 chilometri il percorso.

NECROLOGIA

L'on. ing. ALFREDO BACCARINI

Lungamente e dolorosamente temuto, quanto fu lenta e straziante l'agonia di lui, giunse ieri mattina l'annuncio della morte di **Alfredo Baccarini.**

Dell'uomo politico e dell'uomo di Stato non è luogo a giudizio nelle nostre colonne; donde, pur, ci sia permesso inviare un saluto a lui, che nelle aule legislative e nei Consigli della Corona ha resi eminenti servigi alla patria. Egli fu sempre inspirato al pubblico bene, senza alcuna mira di peculiare interesse.

Alfredo Baccarini nacque in Russi, piccola città della provincia di Ravenna, il 6 agosto 1826; e vi morì, dopo lunga e penosa agonia, la notte dal 2 al 3 corrente alle ore 12.44.

Compì i suoi primi studi a Ravenna e quelli Universitari a Bologna nella facoltà fisico matematica. Durante questi, appena suonò la riscossa del 1848, lo studente universitario si fece soldato d'Italia; combattè a Vicenza, fu a Treviso, partecipò l'8 agosto a Bologna nella memoranda difesa della Montagnola.

Perdutasi colà la causa della libertà, egli ritornò ai suoi studi; ma la parte da lui presa ai patriottici moti gli precluse la via agli esami. Fu nominato tuttavia assistente all'Ufficio tecnico provinciale di Ravenna; e poscia, conseguito nel 1854 il diploma, fu ingegnere aggiunto ed indi ingegnere-capo del Municipio di Ravenna.

Nel 1857 aiutò i moti delle Romagne. Dopo l'annessione di esse al Regno d'Italia venne a Torino, chiamatovi da Paleocapa che gli affidò importanti studi d'ingegneria idraulica.

Fu consigliere comunale di Russi e di Ravenna, consigliere provinciale, Sindaco di Ravenna, nel qual tempo molti ed importanti furono i lavori da lui ideati, intrapresi, compiuti e diretti, in materia soprattutto d'idraulica e di bonifiche: fra essi vanno ricordati quelli al porto canale Corsini (Ravenna) e nelle maremme Toscane.

Nel 1872, il Ministro dei Lavori Pubblici, De Vincenzi, chiamò a Roma **Baccarini**, che si trovava a Grosseto come ingegnere-capo del Genio civile e lo aggregò prima, come membro straordinario, al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, indi lo nominò Direttore del Servizio fluviale e finalmente Direttore delle opere idrauliche, nel qual ufficio ebbe campo di dare maggiori prove della sua valentìa e attività.

Durante la XII[a] Legislatura, dal 1873, **Baccarini** fu ben tre volte eletto deputato del Collegio di Ravenna, ma sempre la sua elezione fu annullata dalla Camera, per incompatibilità parlamentare dell'ufficio suo di Direttore generale delle opere idrauliche. Entrò di poi alla Camera, durante la stessa Legislatura, mandatovi dal Collegio di S. Arcangelo di Romagna, quando successivamente egli fu nominato Ispettore del Genio Civile, per il quale ufficio non eravi incompatibilità parlamentare. Ed alla Camera sedette di poi senza interruzione di mandato; e tra i deputati fu uno dei più autorevoli.

Nel primo Ministero Depretis, essendo Ministro dei Lavori Pubblici l'onorevole Zanardelli, nel marzo del 1876, l'onorevole **Baccarini** fu nominato Segretario generale dello stesso Ministero, ma si ritrasse per dissensi coll'onorevole Zanardelli. Dopo la crisi Ministeriale del 1878 **Baccarini** ebbe il portafoglio dei Lavori Pubblici nel Ministero Cairoli, col quale cadde nel dicembre del medesimo anno e ritornò allo stesso dicastero nel luglio 1879. Le successive vicende dei Ministeri Cairoli e Depretis furono seguìte anche dall'onorevole **Baccarini**, il quale si ritrasse e si staccò definitivamente dal Ministero Depretis dopo la famosa seduta del 19 maggio 1883. In complesso egli fu Ministro dei Lavori Pubblici per 5 anni.

Della sua vita parlamentare ricorderemo infine che, venute in discussione le Convenzioni ferroviarie, egli le combattè aspramente; e i resoconti parlamentari sono testimoni del duello acre, combattuto fra lui e il Ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Genala.

La sua specialità tecnica era l'idraulica, e vinse il concorso europeo ad un premio stabilito dal Belgio per la migliore opera idraulica che venisse presentata.

Egli ha dato alle stampe non pochi importanti lavori, e dei principali di essi ecco i titoli: — *Ragguaglio storico-tecnico sul porto-canale Corsini.* — *Del movimento marittimo e commerciale del porto Corsini o di Ravenna e di alcune proposte che ne dipendono.* — *Sul compimento delle opere di bonificazione e sulla definitiva regolazione delle acque nelle Maremme toscane.* — *Relazione generale sulle piene dei fiumi nell'autunno dell'anno 1872.* — *Relazione sui servizi idraulici pel biennio 1875-1876.* — *Sull'altezza di piena di massima nel Tevere urbano e sui provvedimenti contro le inondazioni.* — *Le acque e le trasformazioni idrografiche in Italia.* — *Appunti di statistica idrografica italiana.* — *Cenni monografici sulle bonificazioni eseguite in Italia.* — *Cenni monografici dei singoli servizi del Ministero dei Lavori Pubblici.*

Il **Baccarini** fu uomo di un'attività portentosa. Egli era fra i più assidui alla Camera, eppure trovava tempo anche di lavorare per la professione e di attendere con zelo alle molteplici altre mansioni dalla pubblica fiducia affidategli. Il **Baccarini** è stato consigliere comunale di Roma parecchie volte, e faceva parte anche dell'ultimo Consiglio, disciolto con Decreto Reale. Era presidente della Associazione costituzionale progressista delle Romagne, cittadino onorario di Ravenna, ecc., Fra le tante onorificenze ond'era insignito va citata quella di cavaliere dell'Ordine Civile di Savoia.

Di lui fu scritto: « **Alfredo Baccarini** è la fibra più elastica e l'uomo più fulmineo che possieda la Romagna. Egli, contemporaneamente, pensa ed agisce, vuole e crea. Spirito eminentemente impastato d'idealismo e di positivismo, egli non si tiene incatenato al presente, nè vagheggia un avvenire impossibile. È all'estremo limite che separa la monarchia dalla repubblica... **Baccarini** comprende che il vero problema odierno è il problema sociale. Egli perciò si industria a scioglierlo ».

INFORMAZIONI PARTICOLARI del *MONITORE*

Sulle condizioni di sicurezza del tronco Chiomonte-Salbertrand della linea Torino-Modane.

Durante la discussione del bilancio dei Lavori Pubblici uno degli onorevoli deputati di Susa ebbe a far presente le condizioni, secondo lui, pericolose in cui versa l'esercizio ferroviario della tratta Chiomonte-Salbertrand, facendo rivivere la questione, già sollevata nel 1881, che ha in sostanza per obiettivo la costruzione della Susa-Salbertrand.

L'Ispettorato Generale, in vista anche dei guasti verificatisi il 17 aprile ed il 12 maggio, anno corrente, all'imbocco verso Torino delle gallerie Combetta e Gran Comba per franamento dei terreni superiori, avvisava, come annunciammo nelle « Informazioni » del n. 35 a pag. 556, la Direzione Generale della Rete Mediterranea d'avere incaricato i signori comm. Niccolò Pellati, Ispettore del R. Corpo delle miniere e Giovanni Salvini, Ispettore del Genio Civile, di procedere ad una visita in unione all'Ingegnere-Capo del Circolo di Torino ed ai Rappresentanti del Mantenimento e Lavori che la Direzione stessa avrebbe delegato onde riferissero circa le condizioni di stabilità della tratta in discorso e circa le opere di consolidamento eventualmente giudicate necessarie.

La Commissione, previa conferenza tenuta il 17 settembre, procedeva il 18 e successivi alla visita della tratta partendo da Salbertrand e giovandosi, per il miglior esame delle condizioni interne delle gallerie, d'una lampada Wells di 2500 candele gentilmente messa a disposizione e fatta funzionare con ottimo successo dall'Ingegnere Croizat, Rappresentante la Casa A. C. Wells e C.

I risultati dell'esplorazione accurata effettuatasi così delle condizioni interne delle murature di rivestimento delle gallerie, quanto delle condizioni esterne di equilibrio dei terreni sovra e sottostanti il tracciato ferroviario, portarono alla piena conferma delle affermazioni e delle previsioni contenute nella relazione dei signori Ispettori supplenti Pellati e Imperatori, 20 luglio 1882, in replica alla memoria del prof. Baretti, 1881. Nella galleria di Serre de la Voute nessuna deformazione, nessuna traccia di movimento che possa allarmare; gli scrostamenti che si osservano in una breve tratta in prossimità dello sbocco verso Salbertrand, ripetono evidentemente la loro origine dalla degradazione dei materiali provocata dallo stillicidio e dal gelo nei vent'anni trascorsi. Nella lunga galleria di Exilles a metri 270 circa dallo sbocco verso Salbertrand ove più abbondante è lo stillicidio, in prossimità alla breve tratta nella quale già in passato vennero ristaurate le murature, occorrerà rifare il rivestimento per una lunghezza che non arriva a m. 20. Tutto il resto della galleria d'Exilles non presenta traccia nè di movimenti, nè di guasti nelle murature, che sieno per richiedere la più piccola riparazione. Le brevi gallerie Gran Comba e Combetta, i cui sbocchi verso Torino vennero riparati dai guasti causati il 17 aprile e il 12 maggio dalla frana di masse detritiche staccatesi superiormente pel lavorio delle acque, si trovano per sè stesse in ottime condizioni di stabilità tanto che non valse l'urto poderoso ricevuto a comprometterne la sicurezza. Così dicasi della galleria Peyrone, riscontrata immune da ogni guasto, ora come otto anni or sono, malgrado le abbondanti infiltrazioni che vi dominano.

Le opere di consolidamento, giudicate opportune dalla Commissione Governativa nella visita del 1882, sia per la brevissima tratta della galleria d'Exilles di cui si disse, sia per la frana della Combetta, furono solo in piccola parte eseguite durante l'Esercizio Governativo. Ora, le condizioni locali non essendo sostanzialmente mutate, le stesse proposte per le opere che non furono eseguite stanno sempre; si intende con quelle leggere modificazioni che consentano di meglio adattarle agli odierni profili del terreno.

Riassumendo, si può oggi, meglio che nel 1882 affermare come nulla d'inquietante esista nelle condizioni di stabilità della tratta Chiomonte-Salbertrand; le spese incontrate e da incontrarsi per la sua buona conservazione nulla hanno di anormale, trattandosi d'una linea alpina nella quale le opere d'arte si succedono quasi senza interruzione. Sarà certo con legittima soddisfazione che l'egregio signor comm. Pellati, insieme al signor comm. Salvini, dopo otto anni trascorsi, tirerà necessariamente dalla nuova visita eseguita le identiche conclusioni che chiudono la Relazione Pellati-Imperatori del luglio 1882.

><

Tramvia elettrica Firenze-Fiesole.
(Commissione d'ispezione nominata dal Ministro dei L. P.).

Sappiamo che il Ministro dei Lavori Pubblici, con suo decreto del 1° ottobre corrente, ha nominata una Commissione composta dei signori:

Comm. Clemente Viale, Ispettore Generale dei Telegrafi dello Stato, *presidente;*

Cav. Stanislao Fabris, Ingegnere-Capo del Genio Civile;

Cav. Adolfo Rossi, R. Ispettore-Capo delle Strade Ferrate,

con incarico di procedere ad una rigorosa ispezione della linea di tramvia elettrica da Firenze a Fiesole, nonchè dei relativi impianti e del materiale mobile per accertare che siano tali da garantire un regolare e sicuro esercizio della tramvia medesima.

Alla predetta Commissione è pure dato incarico di accertarsi che il personale di servizio della linea possegga le cognizioni ed abbia l'attitudine necessarie pel lodevole disimpegno delle funzioni cui è destinato.

Scopo del Ministro, colla nomina della Commissione prelodata, è quello di accertarsi se sia possibile, con piena sicurezza, di autorizzare l'esercizio definitivo della linea stata sospesa dopo il grave disastro del 23 settembre p. p.

><

Fabbisogno di materiali metallici di armamento. per la Mediterranea.

In base all'art. 7 della Convenzione 21 giugno 1888 per la costruzione delle nuove linee affidate alla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, la medesima ha in data del 2 luglio u. s. trasmesso al Regio Ispettorato Generale i fabbisogni dei materiali metallici d'armamento occorrenti per le linee *Cuneo Saluzzo*, *Cornia-Piombino* e *Velletri-Terracina.*

Ora sappiamo che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato i fabbisogni suddetti e che verrà quindi quanto prima dato corso agli appalti per la fornitura di tali materiali; la quale

sarà ripartita in tre lotti separati, uno per le stecche, l'altro per le piastre, ed il terzo per le chiavarde ed arpioni, del rispettivo importo di lire 347600, L. 181500 e L. 207100.

Del fabbisogno per la linea *Cornia-Piombino* abbiamo dato il quantitativo nelle « Informazioni » del n. 30, del 26 luglio u. s., a pag. 477; del fabbisogno per le linee *Cuneo-Saluzzo* e *Velletri-Terracina* abbiamo pubblicato il quantitativo nelle « Informazioni » del successivo n. 31 a pag. 494.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.
(Impianto del servizio telefonico fra Limone e Vievola).

Sappiamo che l'Impresa Vaccari, assuntrice dei lavori di costruzione del tronco Limone-Vievola della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, ha chiesto al Ministero dei Lavori Pubblici di essere autorizzata ad impiantare il servizio telefonico fra Limone e Vievola, cioè tra i due versanti nord e sud della grande galleria del Colle di Tenda, allo scopo d'istituire un facile e pronto mezzo di corrispondenza fra i due versanti, nell'interesse del sollecito e regolare andamento dei lavori, avuto specialmente riguardo alla circostanza che spesso nell'inverno le comunicazioni sono difficilissime e talvolta impossibili.

><

Ferrovia Ceva-Ormea.
(Per la consegna definitiva del tronco Ceva-Nucetto alla Mediterranea).

Ci consta che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in seguito ad invito dell'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, ha disposto perchè in concorso dell'Ispettore Capo del Circolo di Torino e del Direttore tecnico governativo della ferrovia da Ceva ad Ormea, si proceda alla consegna definitiva, alla Società, del tronco della ferrovia stessa compreso fra Ceva e Nucetto.

><

Stazione di Benevento.
(Lavori di ampliamento per l'allacciamento della linea Benevento-Avellino).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha completato i lavori approvati per l'allacciamento provvisorio della linea Benevento-Avellino in stazione di Benevento. Sappiamo che la Società medesima ha interessato ora il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate a provvedere sollecitamente all'approvazione dei lavori considerati nel progetto di ampliamento definitivo (1) della stazione stessa onde rendere possibile di farvi il servizio delle merci di transito a piccola velocità da e per la nuova linea.

><

Ferrovia del Gottardo.

Dal 1° corrente ottobre fu posto in vigore l'*orario invernale*.

><

Ferrovia Catanzaro-Stretto Veraldi.
(Per l'applicazione del sistema Abt al tronco complementare Catanzaro Sala-Catanzaro Città-Corace).

I nostri lettori ricorderanno come fin dal n. 24 del 15 giugno 1889, a pag. 381, abbiamo annunciato nelle « Informazioni » che la Società Nazionale delle Officine di Savigliano aveva presentato nuova istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere l'autorizzazione di fare a proprie spese, e senza impegno alcuno da parte del Governo, nuovi studi completi per il tronco di ferrovia da Catanzaro Sala, per Catanzaro, fino al Corace, e, se del caso, fino a Settingiano, allo scopo di avvicinare il più possibile la ferrovia alla città di Catanzaro, mediante l'applicazione del sistema a dentiera Abt; come nella stessa rubrica del n. 51 del 21 dicembre 1889, a pag. 817, abbiamo annunciato che la Società medesima, dopo l'autorizzazione ad eseguire sul terreno gli studi necessari, aveva compiuti i lavori di campagna, e dai suoi ingegneri attendevasi ai lavori di tavolo; come, infine, nelle « Informazioni » del n. 18, del 3 maggio del corrente anno, a pag. 280, abbiamo riassunto i principali dati tecnici del progetto, cioè sulla lunghezza ed altimetria del tronco, sulle curve di esso, sulle opere d'arte speciali e minori, sulle gallerie, stazioni e case cantoniere, sul costo e sulla durata dei lavori.

Sappiamo ora che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, preso in esame il progetto medesimo, da Catanzaro Sala per Catanzaro Città al Corace, ha emesso parere che possa ammettersi come base per la compilazione del progetto esecutivo; che però prima di intraprendere gli studi definitivi sia da incaricarsi una Commissione, composta di ufficiali superiori del Genio Civile e delle Miniere, di esaminare sul luogo il progettato tracciato, e di prescrivere al compilatore del progetto, che dovrà essere presente alla visita, tutte quelle modificazioni e quei miglioramenti che si riterranno necessari per porre la progettata linea nelle migliori condizioni di stabilità.

><

R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

Il 1° corrente è partito, in congedo, l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, conte comm. Luigi Ripa di Meana. Durante la sua assenza è sostituito dal commendatore Ottolenghi, Ispettore superiore delle Strade Ferrate.

><

Trasporto dei campagnuoli viaggianti in massa.
(Estensione alla tariffa speciale ferroviaria).

Conformemente alle « Informazioni » già da noi date nei numeri 19, 27, 31 e 33, possiamo ora aggiungere che con Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici venne data una maggiore estensione alla tariffa speciale ferroviaria riguardante il trasporto dei campagnuoli viaggianti in comitiva.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari relativi al servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che si possa approvare la perizia suppletiva di L. 29,920, occorrente per la provvista di ghiaia da impiegarsi nella ferrovia in costruzione da Lucca a Viareggio; ed ammettere le modificazioni del prezzo stabilito nel contratto principale pel materiale medesimo;

2. Che si possa approvare la spesa di L. 12,300 occorrente per provvedere all'impianto d'un binario tronco nelle fermate di Molteno e di Castello Rogeno della ferrovia da Lecco a Como;

3. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni, possa approvarsi il progetto compilato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali, per i lavori di sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Rionero, assegnando il termine di due anni pel compimento delle opere;

(1) Vedi « Informazioni » dei n. 15 e 19 e « Memorandum » del n. 31 a pag. 498.

4. Che possa essere accolta l'istanza della Ditta A. Opessi di Torino tendente ad ottenere l'esonero della multa inflittale per ritardata consegna d'una bilancia a bilico, a ponte fisso ed a rotaia continua, della portata di 30 tonnellate, nella stazione di Marradi della ferrovia da Faenza a Firenze;

5. Che, con avvertenze e con modificazioni, possa approvarsi il progetto dei lavori proposti dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo per provvedere allo scolo delle acque nella trincea di Crenna, lungo la ferrovia Gallarate-Laveno, il cui importo è presunto di L. 7,400;

6. Che non sia da applicare la multa contrattuale a carico dell'Impresa De Ninno Nicola per ritardo nel compimento dei lavori di armamento del tronco Carrito-Cocullo della ferrovia Roma-Solmona, e che a finale transazione d'ogni vertenza coll'Impresa stessa le si possano accordare i maggiori compensi proposti dal collaudatore;

7. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità e con prefissione del termine di due anni per la esecuzione dei lavori relativi, si possa approvare il progetto presentato dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali per il raddoppiamento del binario e per talune altre opere di miglioramento della ferrovia Orte-Chiusi;

8. Che possa essere approvato l'atto di sottomissione 7 luglio 1890, concordato fra l'Amministrazione governativa e l'Impresa Luigi Villoresi per la risoluzione di talune vertenze insorte circa i lavori di costruzione del 3° tronco della ferrovia Ceva-Ormea, compreso fra Rivo Mursecco e Val d'Inferno.

><

Tariffe.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, per aderire ad un'istanza della Ditta Raggio e Ratto, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta che sia ammesso a fruire della tariffa locale N. 227 P. V. il seguente materiale per ferrovie portatili, sistema Decauville, in partenza da Sestri e Pra, ove la Ditta stessa tiene i proprî stabilimenti:

a) rotaie non riunite, della lunghezza massima di m. 6 e del peso massimo di chilogrammi 12 per ogni metro;

b) stecche e traversine metalliche del peso non superiore a chilogrammi 5.50 per ogni metro.

><

Le Società predette hanno poi colta l'opportunità per proporre, col progetto suindicato, di riportare nella nomenclatura generale, alle rispettive voci, le note della tariffa anzidetta relative ai vagonetti della serie *B*, alle rotaie, agli scambi ed ai cuori di scambi.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di una stazione di incrocio fra Riporto e Poggio Imperiale lungo la linea Bologna-Otranto;

2. Progetto di condottura d'acqua pel rifornitore della stazione di Pisciotta lungo il tronco Vallo-Pisciotta della linea Battipaglia-Castrocucco;

3. Progetto di ampliamento della stazione di Licata lungo la ferrovia Noto-Licata;

4. Progetto di variante al viadotto sul torrente S. Spirito lungo il tronco Roccaravindola-Isernia della ferrovia Caianiello-Isernia;

5. Progetto di prolungamento della ferrovia privata Gozzano-Alzo;

6. Varianti alle opere d'arte lungo i tronchi Pisciotta-Castrocucco della ferrovia Battipaglia-Castrocucco;

7. Progetto per imboschimento delle scarpate del rilevato d'un tratto del 2° tronco Persiceto-San Felice della linea Bologna-Verona;

8. Domanda della Società per aumento di vetture nella composizione dei treni delle tramvie Milano-Carate-Giussano e S. Angelo-Lodi-Crema;

9. Determinazione della proprietà ferroviaria delle linee Savona-Bra e Cairo-Acqui;

10. Progetto di sistemazione delle strade comunali di San Cassiano e dell'Annunziatina, attraversate dal 1° tronco Lucca-Ponte a Moriano nella linea Aulla-Lucca;

11. Progetto d'ampliamento dei locali della Dogana nella stazione ferroviaria di S. Giovanni a Como;

12. Progetto per l'ampliamento del fabbricato passeggieri nella stazione d'Iglesias;

13. Dichiarazione di pubblica utilità per l'impianto della cava detta Pineta al km. 354.192 della linea Bologna-Otranto;

14. Progetto del 2° e del 3° gruppo dei lavori di ampliamento generale della stazione di Lecco;

15. Ricorso della Deputazione provinciale di Udine, contro il decreto reale circa le luci sussidiarie nell'argine ferroviario fra i ponti sullo Stella e sulla Roggia della Madonna, lungo la ferrovia Udine-Portogruaro.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 27 settembre 1890 (N. 227). — **Regio Decreto 11 settembre 1890,** numero **7105** (Serie 3ª) che autorizza l'emissione di 100,000 obbligazioni di L. 500 ciascuna di capitale nominale costituenti la prima Serie (A) dei titoli speciali per provvedere al pagamento delle spese di costruzione delle linee ferroviarie Eboli-Reggio, ecc. — (Il testo del R. Decreto è pubblicato in questo stesso numero a pagina 633).

Gazzetta Ufficiale del 1° ottobre 1890 (N. 230). — **Regio Decreto 27 luglio 1890,** numero **7112** (Serie 3ª), con cui sono estese al comune di Terracina le disposizioni contenute negli articoli 12, 13 e 15 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 (eccetto gli articoli 16 e 17, perchè scaduto ormai il termine utile per l'applicazione dei medesimi) per l'esecuzione del progetto di risanamento in base alla planimetria a firma A. Mollari in data 12 luglio 1885, rettificata e completata secondo la relazione esplicativa 8 aprile 1890, corredata da nuovi tipi dell'ingegnere Mancini, e tenuto conto dei considerando espressi nei pareri dell'Ufficio degli Ingegneri, escluso dal progetto il compimento del palazzo comunale al semicircolo, il quale non può far parte delle opere di risanamento. — Le opere da eseguirsi in seguito alla presente autorizzazione sono dichiarate di pubblica utilità e dovranno compiersi nel termine di cinque anni dalla data del R. Decreto.

— **Circolare ministeriale** (Lavori Pubblici), in data **25 settembre 1890** ai prefetti e ingegneri capi del Genio civile sulla esecuzione della legge 20 luglio 1890, n. 7018, circa il concorso e sussidio dello Stato nelle spese di riparazioni dei danni recati dalle piene autunnali dell'anno 1889 ad opere stradali ed idrauliche, provinciali, comunali e consorziali. — Un sunto della predetta circolare pubblichiamo nelle « Notizie Diverse » di questo numero.

— **Avviso di concorso** (Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio) a due posti di allievo-ingegnere nel R. Corpo delle Miniere. — L'esame di concorso consisterà in due prove scritte sulla fisica tecnica e la meccanica, ed in prove orali sulle dette due materie, sulla chimica, la mineralogia, la geologia e le lingue straniere, secondo i programmi annessi all'avviso di concorso.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Messina-Patti-Cerda. — *Apertura all'esercizio del tronco Milazzo-Barcellona.* — Compiutisi i lavori di riparazione ai danni cagionati dalle pioggie e per i quali erasi dovuto rinviare, come abbiamo annunciato nel n. 39, l'inaugurazione del tronco Milazzo-Barcellona (Vedi n. 37), questa ebbe luogo il 27 ultimo settembre.

L'inaugurazione del tronco Milazzo-Barcellona, che fa seguito a quello S. Lucia-Milazzo inaugurato il 17 scorso agosto (V. n. 34), è avvenuta col carattere della maggiore solennità: imbandieramenti, luminarie ed ogni altro elemento festivo han salutato l'arrivo della vaporiera nelle ridenti regioni bagnate dal Longano.

Ferrovia Eboli-Reggio litoranea. — *Per la sostituzione dell'acciaio al ferro nelle travate di ponti.* — L'Impresa Luigi Medici, assuntrice dei lavori di costruzione dei tronchi da Pisciotta a Castrocucco, nella ferrovia Eboli-Reggio litoranea, ha presentato all'approvazione governativa una proposta per sostituire l'acciaio al ferro in due travate, una sul fiume Mingardo al chilom. 11.725.50 del tronco San Mauro-Celle, e l'altro sul fiume Castrocucco al chilometro 8.527.50 del tronco Maratea-Castrocucco. Il ponte sul Mingardo è proposto a tre luci, di cui la prima e la terza di m. 40 e la seconda di m. 50; in totale m. 130. Il ponte sul Castrocucco è diviso in cinque campate, di cui la prima e la quinta di m. 45 ognuna e le altre tre di m. 54 ciascuna; in totale m. 252.

A proposito di *ponti in acciaio* e più specialmente sulla questione *se l'attuale stato di perfezionamento della fabbricazione dell'acciaio Martin-Siemens in Italia permetta di sostituire con piena sicurezza questo metallo al ferro nella costruzione dei grandi ponti e viadotti per le ferrovie*, ricordiamo il nostro articolo nel n. 11, del 15 marzo corrente anno, a pag. 161.

Ferrovia Rocchetta Melfi-Potenza. — *Dati tecnici.* — Facendo seguito a quanto abbiamo pubblicato nel n. 36 circa lo speciale tronco Rionero-Potenza, riportiamo ora da una corrispondenza da Potenza al *Corriere di Napoli* il seguente brano circa l'intera linea:

« Secondo il decreto ministeriale del 5 settembre 1890, che approva il progetto esecutivo (tracciato verde) del tronco Rionero-Potenza, il valico appennino si fa in galleria nel monte Quattrocchi, punto culminante della linea, a 800 m. sul mare. La lunghezza della intera linea Rocchetta-Potenza è di 68 chilometri e 638 metri, di cui 19 chilometri in curve, tra i 300 e i 400 metri di raggio. La pendenza massima è del 25 per mille; lo sviluppo complessivo in galleria è di m. 9338. La galleria più lunga è quella di Quattrocchi, che misura 3246 metri. Questa linea interna da Foggia a Potenza agevolerà immensamente il commercio del bacino dell'Jonio, con i centri principali di consumo dell'Alta Italia e dell'estero. Infatti, dato come punto di partenza Metaponto, e andando per questa nuova linea rispettivamente a Milano, a Torino o a Venezia, si percorreranno 207 chilometri in meno per Milano, 103 in meno per Torino, e 222 in meno per Venezia ».

Nuova Stazione di Verona. — Annunciasi da Verona, in data di ieri, che l'Ufficio dei lavori della Rete Adriatica spedì alla Direzione Generale il *progetto della nuova Stazione da costruirsi in Piazza d'armi, fuori Porta Nuova.*

Tramvia elettrica Firenze-Fiesole. — *Per la riapertura all'esercizio.* — L'annuncio da noi dato nel precedente numero della riapertura all'esercizio, in seguito alla sospensione del servizio per causa della catastrofe del 23 scorso settembre, va inteso nel senso che la Prefettura di Firenze ha permesso delle *corse di prova*, all'unico scopo di istruire e impratichire il personale, a condizione assoluta per altro che le vetture abbiano un cartello portante la seguente indicazione: « Corse di prova », e che sia proibito assolutamente ricevere dei passeggieri.

Per questo esercizio della linea, in prova, si fanno giornalmente 15 corse; per riaprire la linea al pubblico servizio attendesi il risultato dell'inchiesta, da noi accennata nello stesso numero 39.

Circa, poi, una speciale Commissione per una rigorosa ispezione della linea, dei suoi impianti e del suo materiale ecc., nominata il 1° corrente dal ministro dei Lavori Pubblici, diamo precise informazioni in questo stesso numero a pag. 636.

Ferrovia Varese-Robarello-Campo dei Fiori. — *Per la costituzione della società.* — Facendo seguito alle « Informazioni » del n. 39 ed alle « Notizie » del n. 38 annunciamo che il 24 scorso settembre i sottoscrittori adesionisti della Società Varesina di tramvie e funicolari hanno presenziato l'atto di costituzione sociale, impegnandosi alla pronta attuazione del tratto di tramvia Varese-Robarello, come primo degli impianti che esercirà la sopraddetta Società.

L'approvazione fu unanime; l'esito è assicurato. Ne consegue il versamento dei due primi decimi presso la Banca di Varese.

Ferrovia Metropolitana di Napoli. — *Deliberazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, al cui esame è stato sottoposto il progetto di massima, e relativa domanda di concessione, presentato dall'ing. Lamont Yung, per la costruzione della ferrovia metropolitana in Napoli, ha espresso l'avviso che allo stato degli atti presentati non sia possibile di dare un parere nè sul progetto troppo sommario, nè sulla domanda di concessione.

Tramvia Mestre-San Giuliano. — *Per la costituzione di una Società.* — Da una corrispondenza da Mestre all'*Adriatico* stralciamo: « A quanto si dice, l'egregio cav. Agostino Tozzi sta facendosi iniziatore d'una Società per azioni per la costruzione di un tram a cavalli dalla Piazza di Mestre fino all'approdo lagunare di S. Giuliano.

« Il tram verrà costruito con un tale scartamento da poter servire quando che sia per una tramvia a vapore. So che fra breve, appena costituita la Società, verrà presentata la domanda di concessione alla Deputazione provinciale. Pare che questa volta si tratti di qualche cosa di concreto, e non dei soliti progetti morti prima di nascere ».

Di altro progetto, poscia ritirato, abbiamo trattato nel n. 33 del 17 agosto 1889 e nei numeri 3 e 9 del corrente anno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Manovra di mobilitazione.* — Il 20 corrente, sotto gli ordini del signor De Lamolère, Ispettore a Parigi col titolo di colonnello, la sezione tecnica delle ferrovie P. L. M. farà una manovra di mobilitazione sulla linea, non ancora aperta all'esercizio, da Champignole a Lons-le-Saunier.

Questa manovra doveva essere fatta il 10 corrente, ma fu rinviata al 20 per ordine dell'Ispettore principale di Dijon, centro della terza sezione.

Ferrovie Svizzere. — *Per la nazionalizzazione* — Questa importante questione, connessa con quella del riscatto, da assai tempo affacciasi, tratto tratto, alla pubblica opinione in Svizzera ed ora, come già in altri numeri del *Monitore* abbiamo accennato (1), ripiglia nuovo vigore nelle stesse aule legislative.

Il Consiglio degli Stati nella seduta del 26 scorso mese passò alla discussione del postulato stato adottato nell'ultima sessione del Consiglio Nazionale a proposito della compera delle azioni della ferrovia Giura-Sempione e tendente alla *nazionalizzazione delle ferrovie;* postulato così concepito: « Il Consiglio federale è invitato a fare all'Assemblea federale rapporto sui risultati delle misure che ha in vista nel suo messaggio del 30 maggio 1890 allo scopo della nazio-

(1) Vedi « Notizie ferroviarie estere » dei numeri 34, 27, 26 e 25 ecc.

nalizzazione delle ferrovie, unitamente a quelle proposte che crederà necessarie nell'interesse del promovimento di questo affare ».

Il postulato, dopo brevi dichiarazioni, fu dichiarato preso in considerazione senza opposizione.

Ferrovie Inglesi. — *Affluenza dei viaggiatori nelle tre classi di carrozze.* — È cosa da assai tempo constatata nelle statistiche ferroviarie inglesi, e noi vi abbiamo già in precedenti anni accennato, come sulle ferrovie inglesi affermasi ognor più l'affluenza dei viaggiatori nella 3ª classe in confronto alla 1ª ed alla 2ª.

Diamo all'uopo il seguente prospetto del numero dei viaggiatori in ciascuna delle tre classi per ognuno degli anni del decennio 1880-89:

Anni		1ª classe	2ª classe	3ª classe
1889	N.	30,074,000	62,687,000	682,420,000
1888	»	30,262,000	63,303,000	648,934,000
1887	»	31,323,000	64,139,000	638,215,000
1886	»	32,331,000	60,686,000	632,567,000
1885	»	32,465,000	60,986,000	603,762,000
1884	»	34,583,000	62,265,000	598,144,000
1883	»	36,388,000	66,097,000	581,233,000
1882	»	37,204,000	65,695,000	551,938,000
1881	»	37,994,000	64,475,000	520,579,000
1880	»	38,768,000	65,035,000	500,082,000

Da questo prospetto appare come nel decorso anno 1889 la 3ª classe dei viaggiatori rappresenta l'88 0|0 del movimento totale, mentre la 1ª vi rappresenta l'8 0|0 e la 2ª il 4 0|0 soltanto.

Se, poi, per tale anno 1889 scendiamo a particolare disamina di taluna delle principali società ferroviarie inglesi si hanno le seguenti cifre:

		1ª classe	2ª classe	3ª classe
Great Eastern	N.	1,651,000	5,785,000	36,250,000
Metropolitan	»	2,740,000	8,146,000	68,614,000
London and North-Western	»	1,928,000	3,280,000	54,000,000
Great Western	»	1,472,000	5,137,000	48,488,000
North British	»	1,609,000	9,220,000	24,781,000

Aggiungiamo ancora che nel 1889: la Midland vendette 33,000,000 di biglietti di 3ª classe più che della 1ª; la Caledonian 49,085,000 di 3ª più che della 1ª e 2ª; la Great Northern 26,247,000; la Lancashire and Yorkshire 37,764,000; la North-Eastern 24,000,000; la Mersey 5,990,000.

Ferrovie Serbe. — *Per la fornitura di materiale ferroviario.* — Riportiamo dai giornali italiani che si trova a Milano, e si recherà prossimamente a Torino e Genova, il signor Giovanni Silini, direttore della regia Agenzia commerciale che l'on. Crispi fondò a Belgrado. Egli viene per trattare coi maggiori stabilimenti per la costruzione di un grosso lotto di vagoni, per incarico avuto dall'Amministrazione delle ferrovie serbe. I vagoni da costruirsi sarebbero circa 300, e sarebbe inoltre da fornirsi molto altro materiale ferroviario.

Ferrovie degli Stati Uniti del Nord d'America. — *Situazione economica al 30 giugno 1889.* — La *lunghezza* (1) totale delle ferrovie agli Stati-Uniti era, al 30 giugno 1889, di 157,758 miglia (di 1,609 metri); sulle quali, nel 1888-89, erano state messe in esercizio 6,848.

Il numero delle Compagnie, fra le quali si ripartisce questo numero complessivo di miglia, è di 1,705, delle quali 436 rappresentano da sole il 98 0|0 del totale, le 46 Compagnie più potenti possedendo o controllando più di 90,000 miglia. Alcune fra esse hanno una rete d'una estensione minima; sono Compagnie che possiedono delle ferrovie per loro uso particolare. Queste 1,705 Compagnie non rappresentano altrettanti esercizi distinti.

Infatti, non si contano che 609 *Società d'esercizio*. Il *capitale* che rappresentano queste 609 Società (le quali però non rappresentano tutto l'insieme delle rete americana) è di 9,015,175,374 dollari. In questa somma il *capitale azioni* comprende 4,251,190,719 dollari, e il *capitale obbligazioni* 4,321,856,623 dollari. Ma quest'ultima somma non rappresenta solo delle obbligazioni propriamente dette; essa racchiude altri elementi, e specialmente 442,129,622 dollari di debito fluttante e di impegni a breve scadenza; in guisa che il *valore nominale totale dei titoli ferroviari* è solo di 8,518,718,578 dollari. Sul capitale azioni, 847,740,099 sono proprietà d'altre Compagnie ferroviarie, come pure 304,232,502 di obbligazioni. È, dunque, un totale di 1,151,972,901 dollari di titoli di Compagnie ferroviarie che sono nelle mani di Compagnie rivali. La quantità d'azioni e di obbligazioni che sono nelle mani di particolari è di 7,366,745,677.

Sul capitale azioni, 2,621,439,792 dollari non hanno ricevuto *dividendo* nel 1888-89, vale a dire che il 61 0|0 delle azioni non hanno avuto nulla (1) e parimenti il 18 0|0 delle obbligazioni non hanno ricevuto interesse.

I benefizi lordi per quell'anno sono stati di 964,816,129 dollari ossia circa 4,750,000,000 di franchi.

Le spese d'ogni specie sono state di 644,706,701 dollari; per cui il *benefizio netto* è risultato di 320,109,428 dollari.

Si ha, quindi, per ogni miglio di ferrovia un *reddito medio* di 6,290 dollari, e un *reddito netto* di 2,087 dollari.

Sul totale, 69 Compagnie, delle quali ciascuna ha avuto un benefizio che supera i 3 milioni di dollari, hanno insieme realizzato un benefizio lordo di 734,797,941 dollari. Queste 69 Compagnie possiedano 98,636 miglia di ferrovie, ossia il 64 0|0 della lunghezza totale (2); mentre che i loro benefizi lordi rappresentano il 76 0|0 del benefizio lordo totale.

Il *numero degli impiegati d'ogni specie* che sono occupati nelle diverse Compagnie (3), è di 704,743.

(1) Per lo sviluppo delle ferrovie degli Stati Uniti nel 1889 vedi il n. 6; per la loro lunghezza al 1° gennaio 1890 vedi il n. 8; per il consumo delle rotaie nel decennio 1880-89 vedi il n. 21.

(1) Per fallimenti ed espropriazioni delle ferrovie degli Stati Uniti vedi i numeri 7 e 31.

(2) Per le maggiori reti ferroviarie degli Stati Uniti vedi il n. 20.

(3) Per la statistica e classificazione degli impiegati ed agenti ferroviari negli Stati Uniti vedi n. 39.

Notizie Diverse

Istituti di credito italiani. — *Situazione dei conti degli istituti di emissione al 31 scorso luglio.* — Alla fine del passato luglio, la situazione dei conti degli istituti di emissione chiudevansi con la somma di 2 miliardi e lire 991,599,384.39, all'attivo e al passivo.

Gli effetti estinti e le anticipazioni liquidate nel mese di luglio, in tutte le provincie italiane, ascesero a circa 355 milioni.

Si fecero, nel corso dello stesso mese, operazioni di sconto e di anticipazione, per circa 316 milioni.

Le provincie che contribuirono in più larga proporzione a formare quella somma complessiva degli sconti e delle anticipazioni, nel passato luglio, furono queste:

Bari 11 milioni e mezzo, Firenze 18 milioni, Genova 29 milioni, Milano 33 milioni, Napoli circa 34 milioni, Padova 7 milioni e 600 mila lire. Palermo 7 milioni e 757 mila lire. Roma 39 milioni e 566 mila lire, Torino 15 milioni, Venezia 6 milioni.

Per i danni delle piene autunnali dell'anno 1889. — *Concorso e sussidio dello Stato ad opere stradali ed idrauliche, provinciali, comunali, e consorziali.* — Come abbiamo accennato negli « Atti Ufficiali » di questo numero, il Ministro dei Lavori Pubblici ha spedito ai prefetti e agli ingegneri capi del Genio civile una circolare, relativa all'esecuzione della legge 20 luglio anno corrente (4) colla quale venne autorizzata la spesa straordinaria di lire 1,500,000 nel bilancio di quel Ministero, per concorso e sussidio dello Stato, non eccedente la misura del 50 per cento, nelle spese di riparazioni dei danni recati dalle piene

(4) Vedi « Atti Ufficiali » del n. 33, pag 529.

autunnali dell'anno 1889 ad opere stradali ed idrauliche, provinciali, comunali e consorziali.

Nella circolare è detto che quel concorso e sussidio deve limitarsi alla spesa necessaria per restaurare o rifare le opere danneggiate o distrutte, e non può estendersi a quella che avesse per scopo di variarle con ampliazioni o miglioramenti. Potranno bensì le Amministrazioni, cui le opere appartengono, apportarvi tali cambiamenti, se opportuni, non senza che i medesimi possano godere il beneficio accordato dalla legge.

I lavori dovranno eseguirsi con sollecitudine, per evitare che i guasti diventino maggiori, con aumento di spesa per ripararli.

Pertanto il Ministero dispone che le Amministrazioni provinciali, comunali e consorziali che intendessero giovarsi del beneficio della legge, debbano, nel termine di quattro mesi, presentare ai prefetti le loro domande, accompagnate da regolari progetti. Sarà poi cura delle Prefetture di promuovere su di esse, con sollecitudine, il parere dell'ufficio locale del Genio civile, e quindi trasmetterle alla Direzione generale Ponti e Strade.

Parigi porto di mare. — *Il nuovo progetto sottoposto a pubblica inchiesta.* — È lungo proposito quello di fare di Parigi un porto di mare, mediante un canale; ed i nostri antichi lettori ben ricorderanno di quanti studi e progetti in proposito abbiamo fatto cenno nel *Monitore*.

Un nuovo progetto è ora alle viste e già segue un nuovo procedimento per arrivare alla sua attuazione; esso è sottoposto come ad una pubblica inchiesta per averne appunto il parere e le osservazioni del pubblico e specialmente degl'interessati.

Tutto l'incartamento — per dirla in termini burocratici — concernente il progetto di un *canale marittimo tra Parigi e Rouen* fu deposto in questi giorni al Municipio di Parigi, ove si rimarrà sino al 15 prossimo novembre. Il pubblico è ammesso a prenderne conoscenza e ad annotare in apposito registro le sue osservazioni.

L'incartamento è davvero assai voluminoso; comprende piani, relazioni di ingegneri, preventivi di spesa, risposte a probabili obbiezioni. Il registro, su cui il pubblico è chiamato a dare il suo parere, è di 100 pagine.

Crediamo opportuno, intanto, di riassumere brevemente i più importanti dati sul progetto medesimo.

Il canale misurerà una lunghezza di 180 km. ed una profondità di m. 6.20. Il porto marittimo di Parigi sarà costrutto tra Saint-Denis e Clichy.

La spesa è preventivata in 235,000,000 di franchi che così si dividono:

Acquisto dei terreni, fr. 4,600,000; movimenti di terra, fr. 67,500,000; costruzione delle chiuse, franchi 14,300,000; rettificazione di ferrovie, fr. 11,600,000; costruzione di ponti mobili, franchi 10,000,000; spese d'amministrazione, franchi 22,000,000.

La durata del tragitto sarà di 17 ore; la tassa dei diritti di navigazione è fissata in fr. 6.50 per tonnellata di stazza e per ciascun viaggio di andata e ritorno.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 52,250 per consolidamento della galleria detta Rovina all'imbocco Pistoia, fra i chilometri 43.250 e 43.286 della linea Bologna-Pistoia;

L. 20,460, per la sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Lodi, lungo la linea Piacenza-Milano;

L. 12,900, per provvedere al completamento della massicciata nei tratti ove fu eseguito il rialzamento del piano stradale, fra Spello e San Giovanni, nella linea Foligno-Terontola;

L. 11,500, per lavori di modificazione ai coperti, ai soffitti ed alle canne da camino nei fabbricati dei tronchi Roma-Tivoli e Cineto Romano-Avezzano, della ferrovia Roma-Solmona, e per riparazione di case cantoniere danneggiate da incendi;

L. 3470, per la costruzione di un locale ad uso ufficio per le merci a piccola velocità nella stazione di Berceto, lungo la ferrovia da Parma a Spezia.

Rete Mediterranea. — L. 51,500, per impianto della illuminazione a gas nei reparti torneria, forni e carrozzeria, componenti il gruppo di lavori per le nuove officine di Torino;

L. 7000, per l'esecuzione dei lavori atti ad impedire, in occasione di forti pioggie, l'allagamento della stazione di Trebisacce al chilometro 107.699 della ferrovia Taranto-Reggio;

L. 5700, per la sostituzione di cancellate con specchi di legno da m. 2 e colonnette di granito ad altre cancellate con specchi da m. 1.38 e stanti di legno, in stazione di Ceva nella ferrovia Savona-Bra.

Direzione tecnica governativa per la ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — L. 6980 per lavori di riparazione (imboschimento della falda montana) della ferrovia fra i chilom. 0.560 e 0.920, dalle valanghe e dalle frane staccantesi dalla falda a mezzodì del Monte Zeito, in territorio del Comune di Limone Piemonte.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 20,000 per lavori da eseguirsi nel fabbricato viaggiatori in dipendenza dei guasti manifestatisi nel corpo centrale avanzato (lato arrivi) e nella sala d'accesso agli Uffici del Movimento e Trazione della Rete Adriatica a Roma Termini.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per lavori di difesa della spalla sinistra del ponte sul torrente Macra (linea Savigliano-Saluzzo). Importo approssimativo L. 20,000. Termine utile per la presentazione delle offerte il 9 ottobre 1890;

Per lavori di difesa della sponda destra del Tanaro presso Alba. Importo approssimativo L. 56,000. Termine utile per la presentazione delle offerte il 9 ottobre 1890.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cosenza (10 novembre, ore 10 antim.). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste per la costruzione del tronco Cosenza-Pietrafitta della ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena, della lunghezza di m. 9446. Importo L. 10,533,000. Cauzione provvisoria L. 360,000, definitiva L. 576,500. Lavori compiuti in mesi 48 dalla data del verbale di consegna.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Lavori relativi alla costruzione delle cappe ed alla ricostruzione delle armille verso nord, in 25 arcate del ponte sulla Laguna presso Venezia, col ribasso del 20.05 0[0 alla ditta Rizzi Luigi;

Lavori di consolidamento della sponda sinistra del fiume Adige presso il chilometro 38.131 della ferrovia Verona-Ala, col ribasso del 18.60 0[0 alla ditta Travisan Faustino;

Esecuzione delle opere di difesa della ferrovia Bologna Pistoia, alla frana di Tavanelle, col ribasso del 25 0[0 alla ditta Martelli Raffaele;

Costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia contro il Piave, al chilometro 32 della ferrovia Treviso-Belluno, col ribasso del 23 0[0 alla ditta Battistella Giovanni.

Rete Mediterranea. — Bestetti Mauro di Milano, appalto dei lavori di restauro alla tettoia della stazione di Arona, col ribasso del 6 0[0 sui prezzi di tariffa.

Ministero dei Lavori Pubblici. — Appalto provviste ferri minuti armamento tronchi in costruzione delle linee Noto-Licata, Aulla-Lucca, in due lotti (Vedi *Informazioni* del n. 37):

1° lotto: quintali 1196.96 stecche corniere; quintali 978.88 piastre di fondo, a Girolamo Ratto fu Giov. col ribasso del 2.10 0[0;

2° lotto: quintali 234.10 chiavarde con rosette; quintali 676.46 arpioni, a G. B. Gillet col ribasso del 2.60 0[0.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 3 corrente). — Selmi Mariano di Livorno per ricostruzione del ponte terzo di Decimo (linea Cecina-Volterra);

Falchi Agostino di Asciano per consolidamento e riordino di due manufatti fra le stazioni di S. Giovanni d'Asso e di Asciano;

Carrara Domenico di Genova per appalto lavori di consolidamento frana a monte della ferrovia sulla tratta S. Lorenzo-S. Stefano (linea Genova-Ventimiglia);

Risetti Carlo di Solbiate Arno per fornitura di 33,000 scope di sanguinella;

Biagi Alfonso di Salerno per appalto lavori di parziale ricostruzione della calotta in galleria di Rutino, fra le nicchie 99 e 101, 119 e 121, e consolidamento dei piedritti.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Comitato esecutivo delle opere di bonifica del secondo Circondario Polesine San Giorgio (Ferrara) (6 ottobre, ore 12 merid., unico e difinit.). — Appalto dei lavori di canalizzazione generale della bonifica Martinella. Importo L. 163,247.81. Cauz. provvisoria L. 10,000. Cauz. def. il decimo.

Amministrazione Provinciale di Roma (11 ottobre, 11 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti per la deviazione di un tratto della strada provinciale Aurelia Tr. IV presso il Ponte del Crognolo, lungo m. 841, dal chiavicotto che precede il Ponte del Crognolo, a m. 106 prima del chiavicotto che precede il Ponte del Biedano. Importo L, 33,397. Cauz. provv. L. 1000. Cauz. definit. due decimi.

Municipio di Roma (15 ott.. ore 11 ant., unico e def.). — Appalto per la sistemazione delle strade e piazze adiacenti alla via Arenula, fra le vie Argentina e dei Calderai. Importo L. 32,000. Cauz. provvisoria L. 1600. Cauzione definitiva L. 3200. Lavori compiuti in tre mesi.

Prefettura di Cosenza (16 ottobre, ore 11 ant., unico e definit.). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada comunale obbligatoria da Morano Calabro a S. Basile, tronco compreso fra il Burrone Ladro e l'abitato di Morano (m. 4202). Importo L. 52,983.89. Cauz. provv. L. 3250. Cauz. def. L 6500,

— Appalto dei lavori del tronco dall'abitato di Falconara alla Comunale obbligatoria di S. Lucido (m. 5062.43). Importo L. 112,485.42. Cauz. provv. L. 5600. Cauz. def. L. 11,200.

Prefettura di Rovigo (17 ottobre, ore 11 ant., unico e definit.). — Appalto dei lavori pel riordinamento delle due dighe d'imbocco del porto di Levante. Importo L. 32,730. Cauz. L. 3000. Lavori compiuti in 100 giorni.

Ministero dei Lavori Pubbl. e Prefettura di Catanzaro. — Fu aggiudicato provvisoriamente l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del settimo tronco della strada provinciale di prima serie, n. 7, Saveria Mannelli, Santa Severina, compreso fra la sponda sinistra del torrente Fiumara Grande e la Sella Campanaro (m. 8231). Importo ridotto del 23.70 0|0 su L. 414,300 (V. n. 36).

Prefettura di Rovigo (18 ottobre, ore 11 ant., unico e definit.). — Appalto dei lavori di imbancamento sistematico dell'argine destro e del fiume Adige lungo le località Drizzagno, Fornaci Brizzagno, Pagan e Marezzana Colombara in Comune di Lusia (m. 1220). Importo lire 75,376. Cauz. provv. L. 3000. Cauz. def. il decimo. Lavori compiuti in 210 giorni.

Intendenza di Finanza di Milano (18 ottobre, ore 2 pom., fatali). — Appalto, in due lotti, dei lavori di demolizione e ricostruzione di parte del palazzo demaniale del Broletto in Milano. Importo ridotto L. 168,407.96 (V. n. 37).

PORTOGALLO. — *Ministero dei Lavori Pubblici a Lisbona* (14 novembre, mezzogiorno). — Costruzione di un ponte con soprastruttura metallica pel fiume Sado ad Alcadar do Sal. Importo fr. 492,800. Cauzione provv. fr. 12,320.

TURCHIA. — *Ministero dei Lavori Pubblici e del Commercio a Costantinopoli.* — Ricevonsi offerte per la rettificazione dei letti dei fiumi Bojana, Drin e Kiri nel vilayet di Scutari d'Albania (V. « Notizie Diverse » del n. 34).

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (20 ottobre, ore 12 meridiane, 1ª asta). Fornitura di **oggetti greggi** fusi di ferraccio, di bronzo e di ottone. Importo L. 100,000. Cauzione Lire 10,000. Fatali, 4 novembre. ore 12 merid.

Direzione Costruzioni Navali — Venezia — (10 ottobre, ore 12 meridiane, fatali). — Fornitura di una caldaia tubolare d'acciaio a due forni con relativi accessorî per la R. nave *Eridano*. Importo ridotto L. 10,381.45.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione di un boa di segnalamento per Taranto per conto del Ministero della Marina.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	7mbre 27	Ottobre 4
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 712	711.75
» » Mediterranee	» 576	578
» » Sicule	» 620	610
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo Marsala-Trapani	» 370	365
» » Gottardo	» —	825
Buoni Ferrovie Meridionali	» 533.50	533.50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 294	294
» » Novara-Seregno	» —	—
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 318	310.50
» » » 2ª emiss.	» 308.50	308.50
» » Centrale Toscana	» 510	510
» » Meridionali	» 314.50	309
» » Sarde, serie *A*	» 311	305
» » » serie *B*	» 308	308
» » » 1879	» 306.50	300
» » Pontebba	» 456	456
» » Nord-Milano	» 263.50	263.50
» » Meridionali Austriache	» 341	338
» » Gottardo 4 %	» 102.50	102.50

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

20 ottobre. — **Società Anonima Tramways a vapore delle provincie di Verona e Vicenza.** — Assemblea generale ordinaria nella sede sociale (Bruxelles, boulevard du Nord, 144) alle ore 3 pomeridiane.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

19 ottobre. — **Ferriere di Vobarno.** — Assemblea generale per le ore 12 meridiane nella sede sociale — via Moscova, 38 — Milano.

EMISSIONI.

Città di Torino. — L'interesse dei Buoni di Cassa, la cui emissione fu deliberata dal Consiglio comunale l'11 giugno ed il 16 luglio prossimi passati, e confermata dalla Giunta provinciale amministrativa, è stato fissato dalla Giunta comunale, in seduta 28 agosto scorso, nel tasso del 4 0|0 per le scadenze a 6 mesi, e del 4 1|2 per 0|0 per quelle ad un anno, netto di qualunque spesa.

L'importo di ogni Buono non può essere inferiore a L. 2500.

Rivolgersi, per tutte le informazioni occorrenti, alla Tesoreria od alla Ragioneria del Municipio.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Officine di Savigliano. — Dal 1° novembre, p. v., saranno rimborsate le obbligazioni sorteggiate (V. pagine *Annunzi*).

Società Italiana per il gaz. — Dal 1° ottobre sarà pagato il vaglia N. 54 in L. 25 quale acconto del corrente esercizio.

Società della ferrovia del Monte Generoso. — Si avvertono i possessori di obbligazioni di questa Società che i titoli provvisori possono essere cambiati contro i titoli definitivi e che a datare dal 1° ottobre, la cedola d'interessi di netti fr. 22.50, scadente in quel giorno, è pagata dai soliti Istituti.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

Germania. — Il mercato continua nella stessa anomalia, già più volte segnata, cioè: fermo per i contratti all'interno, tendenza costante al ribasso per i contratti all'estero. Fu definitivamente costituito il Sindacato dei produttori di *cokes*, da noi annunciato nel numero precedente; la durata fu fissata dal 1° ottobre 1890 al 31 dicembre 1895; per uscirne bisogna darne un preavviso di 3 mesi.

Ferri e Ghise.

Belgio. — Il mercato si è fatto assai migliore. Il prezzo dei ferri mercantili da Ls. 5-12 salì, eccezionalmente, a Ls. 5-14-10 per grossi affari.

Francia. — Nessuna variazione nelle condizioni del mercato; i ferri mercantili mantengonsi a fr. 170.

Germania. — Può segnalarsi un po' più di fermezza nel mercato siderurgico in generale; maggiore attività di domande, specialmente per esportazione, nelle ghise; credesi che eguale condizione di cose sia per effettuarsi riguardo agli acciai Bessemer e Thomas.

Inghilterra. — *Middlesbrough.* — Mercato molto fermo. Per la ghisa *Cleveland*, n. 3, i produttori dimandano 50 sc., i compratori offrono 49 sc., 9 d. Molto animate le contrattazioni a termine.

— *Glascow.* — *Warrants*, 53 sc.

Rame.

Francia. — *Parigi.* — Mercato sostenuto, senza variazione però nei prezzi della settimana precedente.

Germania. — *Amburgo.* — Tendenza al rialzo, specialmente nei rami inglesi. Gli altri prodotti conservano generalmente i prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — Movimento finale verso ribasso. *Chili*, in barre, a contanti, da Ls. 59-5 a 59-12-6; a tre mesi, da Ls. 59-10 a 59-12-6. *Tough* inglese da Ls. 64-10 a 65; *Best Selected*, da Ls. 66-10 a 67-10; fogli forti da Ls. 73 a 74; fogli dell'India, da Ls. 69 a 70.

Stagno.

Francia. — *Parigi.* — *Banca*, fr. 273.75 contro 272.50 della settimana precedente; *Billiton*, fr. 272.50 contro 270; *Détroits*, fr. 275.50 contro 267.50; stagno inglese fr. 270 contro 265.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato fermo, con aumento di M. 2 su ogni prodotto. *Banca*, in blocchi, M. 107; stagno inglese, in blocchi, M. 109; stagno inglese affinato M. 111 ogni 50 chilogrammi.

Inghilterra. — *Londra.* — *Détroits*, a contanti, da Ls. 102 di 102-5; a tre mesi, deboli, a Ls. 99-15. Lingotti inglesi ordinari, da Ls. 104 a 105; barre da Ls. 105 a 106; lingotti affinati da Ls. 106 a 107.

Olanda. — *Amsterdam.* — Mercato animato; molti contratti di *Banca* e *Billiton*; il primo chiuse a fior. 60 1/2, il secondo a fior. 60.

Piombo.

Francia. — *Parigi.* — Marche ordinarie, consegna all'Havre, fr. 36 contro 35.25 della settimana precedente; marche ordinarie, consegna a Parigi, fr. 36.75 contro 36.

Germania. — *Amburgo.* — Piombo di Spagna, invariabile, a M. 16.80 ogni 50 chilog. In rialzo gli altri prodotti: piombo inglese, in *saumons*, M. 15-10; piombo tedesco, in *saumons*, M. 15; piombo tedesco, in rotoli, M. 16.30.

Inghilterra. — *Londra.* — Piombo straniero da Ls. 14 a 14-5 piombo inglese da Ls. 14-5 a 14-7-6.

Zinco.

Francia. — *Parigi.* — Zinco di Slesia, consegna all'Havre, e altre buone marche, consegna all'Havre, rispettivamente fr. 67 e 66-50; altre buone marche, consegna a Parigi, fr. 67.

Germania. — *Amburgo.* — Metallo assai ricercato, e perciò prezzi in rialzo. Zinco di Slesia, per consegna, da M. 25.50 a 26.50; laminato di Slesia e *Vieille-Montagne*, questo, dogana compresa, M. 29-30 ogni 50 chilogrammi.

Inghilterra. — *Londra.* — Marche ordinarie da Ls. 25 a 25-5; marche speciali da Ls. 25-5 a 25-10.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

8ª Decade — Dall'11 al 20 Settembre 1890

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1890	90.065 93	1.676 56	10.888 66	130.203 05	479 51	223.313 71	616 00	378 76
1889	91.998 20	1.606 38	10.175 27	117.058 03	267 39	221.105 27	616 00	358 94
Differenza nel 1890	— 1.932 27	+ 70 18	+ 713 39	+ 13.145 02	+ 212 12	+ 12.208 44	»	+ 19 82
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 SETTEMBRE 1890.								
1889-90	756.453 76	14.315 59	96.142 97	950.691 57	7.689 37	1.825.293 26	616 00	2.979 36
1888-89	746.090 64	15.943 62	95.161 99	820.561 82	5.457 42	1.683.215 49	616 00	2.732 49
Differenza nel 1890	+ 10.363 12	— 1.628 03	+ 980 98	+ 130.129 75	+ 2.231 95	+ 142.077 77	»	+ 246 87
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	14.517 06	108 52	1.002 76	4.360 27	3 83	19.992 44	117	170 91
1889	10.510 89	70 33	602 97	3.915 14	1 37	15.100 70	97	155 68
Differenza nel 1890	+ 4.006 17	+ 38 19	+ 399 79	+ 445 13	+ 2 46	+ 4.891 74	+ 20	+ 15 23
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 SETTEMBRE 1890.								
1889-90	98.115 13	773 91	6.115 46	26.355 55	147 34	131.507 39	117	1.123 99
1888-89	97.938 94	614 66	4.953 61	24.904 71	101 94	128 513 86	97	1.324 89
Differenza nel 1890	+ 176 19	+ 159 25	+ 1.161 85	+ 1.450 84	+ 45 40	+ 2.993 53	+ 20	— 200 90

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI AGOSTO 1890.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9
Grande Velocità.	17,702.85	52,198.25	21,829.25	51,366.91	4.438.45	6,736.95	1,048.90
Piccola Velocità	447.10	10,056.53	8,929.70	33,243.93	401.35	58.95	329.55
Totali	18,149.95	62,254.78	30,758.95	84,610.84	4,839.80	6,795.90	1,378.45

ANNUNZI

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

10 Ponti sul *Fella, Dogna, Potoco, Lavaz, ecc.*, a Muro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . metri 591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro . 273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev. 24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron. 46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese 390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio . 103
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova . 108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . 739
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia . 428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli . 13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè 26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino . 265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino . 218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino 52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var. 22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . 114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti . 136
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . 185
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr Pisa-Spezia 185
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma . 822
Ponte sul *Marmotaio*, ferr. Roma-Livorno 46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova 7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze 515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera . 24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano . 501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare . 22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . 54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli 95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila . 517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti . 437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . 111
45 » sul *Tanagro, Sele, Platano*, ferr. Eboli-Picerno . 1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli-Reggio . 239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza 97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci . 83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano . 361
12 ponti e pontic., ferr. Grassano-Trivigno 255
4 ponti, ferrovia Lago-Como . 35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio 413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id. 28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza 85
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli 710
14 Id sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e
12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone 261
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . 592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . 182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Catanz. 57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverate-Assi . 978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio 1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza 601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti 105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco . 252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto 21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara 313
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicattì 12
21 ponti e pontic. per la diram Valledunga 162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania 17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina 179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac. 51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . 1'
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata 31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . 89
98 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani 7 7
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia . 31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna) . 151
19 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco . 205

8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia 46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta . 28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia . 226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica . 23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata . 82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni . 32
4 ponti e pontic., ferr Termoli-Campobasso 93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov. 321
14 Id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano 83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi 88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . 434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno-Bribano . 219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia . 111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . 181
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . 12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia . 106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia 43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli . 408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia 463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . 35
2 ponti sul Fiego e Podaso, ferrovie Merid. 12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement. 165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari . 72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano 86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata 180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . 58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio 14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano 21
2 ponti sul *Misofallo* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule . 12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It. 9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . 379
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea 118
Cavalcavia in Trastevere ferr. » 17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. » 12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) . 833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano 298
2 Id. per la provincia di Girgenti . 26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia . 36
4 ponti sul *Gallico, Scacciotti, Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria . 210
14 ponti sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scarfa, Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari . 313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . 84
3 ponti sul *Sabato* ecc, prov. di Avellino . 107
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . 53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo . —
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento 19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno 21
Id sul *Testene*, in provincia » 41
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria 17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza 24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno 20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . 78
2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Vol turno*, in provincia di Campobasso . 71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara 27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova 8
3 ponti sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma . 51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*, in provincia di Belluno . 60
2 ponti sul *Cordevole* . —
10 Id. sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto, Mesima, Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro 916
12 ponti per la provincia di Messina . 372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila 23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova 14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa 32

Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto 72
Id. sul *Lamone*, in provincia di Ravenna 60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso 14
Id. sulla *Frana*, in provincia » 26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta . 22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara . 149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio . 50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro . 36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania . 137
14 ponti sul *Savoca, Forza d'Agro, San Pietro, Fondachello* ecc, prov. di Messina 761
13 ponti pei tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova . 190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano . 15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma 28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno . 74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . 15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto . 40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti . 102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno 60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia . 210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta 22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza 41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro . 32
12 ponti per la provincia di Mantova . 606
Ponte sul *Porciume*, provincia di Catanzaro 64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano . 30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese 86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata 106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze . 212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano . 23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa 107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza 114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma . 100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma . 103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma . 163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna . 40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona 312
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano 25
Id sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni . 16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza . 60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio . 30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno 65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello 27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo 70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo . 14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco 20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale 23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino . 52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto . 40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo 19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania 15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino 44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa 145
8 Id. sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta, Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici 495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra 11
2 Id. sul *Cerrifida*, Imp. Greco Allegrini 75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi 12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba . 72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. . 27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier 19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari 43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanissetta, ditta Galopin Sue, Jacob e C. . 65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara . 41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici 22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti 12
Id. sul *Soleo*, impresa Cas elli 32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio 48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Rendigna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Angelerio 47
Id sul *Tevere*, impresa Mantoe . . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Legnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentino 46
8 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Consogli . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini . 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte), impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 534
id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina. Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. 2030
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa . . . 218
Id. per la stazione di Falconara, ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9509
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . [illegible]00
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . . . 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5800
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglienico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Cunaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113456
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m.l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1458 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 51 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

CHEMINS DE FER DU NORD ET DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Relations entre Londres, Paris et l'Italie.

Des points ci-contre aux Gares ci-dessus:		BILLETS SIMPLES — Londres (1) 1re classe	Londres (1) 2me classe	Paris (2) 1re classe	Paris (2) 2me classe	BILLETS D'ALLER ET RETOUR — Londres (4) validité	Londres (4) 1re classe	Londres (4) 2me classe	Paris validité	Paris 1re classe	Paris 2me classe
Turin	Mont-Cenis	172 10	128 65	98 60	73 40	45 jours	283 50	210 —	30 jours	160—(5)	115 —
Milan.	Mont-Cenis	183 40	134 90	116 65	86 —	45 jours	283 50	210 —	30 jours	172—	125 —
Gênes	Mont-Cenis	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livourne . . .	via Gênes	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Florence . . .	via Gênes	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Rome	via Gênes	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Naples	via Gênes	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Florence . . .	via Bologne	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Rome	via Bologne	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Naples	via Bologne	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mois (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Naples .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mois (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologne	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mois	538 95	395 80	—	—	—
Messine (via Naples) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OBSERVATIONS.

BILLETS SIMPLES.

(1) Ces billets sont valables pendant 17 jours, sauf ceux de ou pour Brindisi dont la validité est de 30 jours, et permettent aux voyageurs de s'arrêter à toutes les gares P-L-M situées sur l'itinéraire et à six stations italiennes de leur choix. En sus des prix homologués, il est perçu pour droits divers de port une taxe de 1 fr. 75 au profit des Chambres de commerce de Calais ou de Boulogne.

(2) Ces billets sont valables pendant 10 jours.

(3) Billets valables pendant 30 jours.

BILLETS D'ALLER ET RETOUR.

(4) Ces prix comprennent la traversée de Paris par le Chemin de fer de ceinture, mais non la taxe de 3 fr. 50 établie au profit des Chambres de commerce de Calais ou Boulogne, par la loi du 4 décembre 1888 et qui est perçue en sus.

(*) Les voyageurs partis de Brindisi ont la faculté de se rendre de Foggia à Naples en faisant porter par le Chef de gare de Foggia l'autorisation nécessaire sur le billet; ils iront ensuite à leurs frais rejoindre l'itinéraire à Falconara par Rome. — De même dans le sens inverse, il peuvent effectuer à leurs frais le trajet de Falconara-Rome-Naples ou, sur présentation au Chef de gare, leur billet sera rendu valable pour rejoindre l'itinéraire à Foggia.

(**) Les voyageurs se dirigeant sur Londres peuvent se rendre de Rome à Florence par Grosseto et Sienne ou par Pise et Empoli et revenir ensuite à Pise par cette dernière voie. — Inversement, les voyageurs allant à Brindisi peuvent se rendre de Pise à Florence par Empoli, revenir à Pise par la même voie ou se diriger à Empoli sur Rome par Sienne et Grosseto.

(5) La durée de validité des billets d'aller et retour Paris-Turin est portée à 45 jours, lorsque les voyageurs justifient avoir pris à Turin un billet de voyage circulaire intérieur italien.

Service entre Londres, Paris et l'Italie par le Mont-Cenis.

ALLER

STATIONS	1re cl.	1re, 2me classe		1re, 2me classe	
		(*)			
Londres Charing-Gross. Dép.	8 20 m.	11 — matin		8 15 soir	
Londres Victoria . . . . —	8 30 m.	11 — matin		8 15 soir	
Douvres . . . . —	10 20 m.	1 — soir		10 25 soir	
(heure anglaise). . . . Arr.	Midi	2 20 soir		Min. 10	
Calais-maritime (heure française). . . Dep.	Midi 40	2 52 soir		1 04 matin	
Boulogne-Gare . . . . . Arr.	1 35 s.	—		1 58 matin	
Boulogne-Gare Dép.	1 27 s.	—		1 50 matin	
Amiens . . . . Arr.	3 28 s.	5 17 soir		3 46 matin	
Amiens Dép.	3 33 s.	5 22 soir		3 51 matin	
Pierrefitte-Stain . . . . .Dép.	—	—		—	
Paris-Nord . . . . Arr.	—	7 15 soir		5 50 matin	
Paris-Nord Dép.	—	7 21 soir		6 19 matin	
Paris-Lyon (*Buffet*) . . Arr.	6 31 s.	8 17 soir		7 10 matin	
	le 2e cl.	le 2e cl. (A)	1e, 2e cl.	1e, cl.	1e 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) . . Dép.	7 — s.	9 — s.	9 15 s.	8 50m.	11 15m.
Dijon. . . . . Arr.	Minuit 05	1 44m.	2 19m.	2 22 s.	5 38 s.
Genève. . . . . —	6 28 m.	—	8 55m.	8 52 s,	—
Evian . . . . —	7 43 m.	—	10 59m.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	5 02 m.	6 23m.	8 —m.	8 20 s.	11 45 s.
Chambéry . . . . —	5 32 m.	6 48m.	8 30m.	8 55 s.	Min. 07
Modane . . . . —	8 59 m.	9 42m.	1 45 s.		8 07m.
Turin . . . . —	1 58 s.	1 58 s.	6 20 s.	—	7 50m.
Turin . . . . .Dép.	—	2 25 s.	7 42 s.	—	8 30m.
Milan . . . . Arr.	—	5 30 s.	10 58 s.	—	11 40m.
					le 2e cl.
Turin. . . . . .Dép.	—	2 40 s.	8 20 s.	—	8 25m.
Gênes . . . . Arr.	—	6 10 s.	11 45 s.	—	11 55m.
San-Remo . . . . . . —	—	11 05 s.	8 43m.	—	5 56 s.
Pise . . . . —	—	10 50 s.	4 —m.	—	4 13 s.
Florence . . . . —	—	Min. 40	7 20m.	—	6 30 s,
Livourne . . . . —	—	11 30 s.	5 35m.	—	5 27 s.
Rome . . . . —	—	6 50m.	11 —m.	—	11 02 s.
Naples. . . . . —	—	1 35 s.	6 32 s.	—	7 —m.
Brindisi . . . . Arr.	—	—	8 36m.	—	6 10 s.
Turin . . . . .Dép.	—	2 40 s.	7 — s.	—	8 25m.
Alexandrie . . . . Arr.	—	4 14 s.	8 50 s.	—	10 03m.
Bologne . . . . —	—		1 52m.	—	5 — s.
Ancône . . . . —	—	—	7 05m.	—	10 55 s.
Brindisi . . . . —	—	—	10 47 s.	—	6 15 s.
Florence . . . . —	—	—	5 55m.	—	1 26m.
Rome . . . . —	—	—	Midi 35	—	7 30m.
Naples . . . . Arr.	—	—	6 32 s.	—	1 35 s.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Folkestone-Boulogne, le départ de Londres a lieu à 10 heures matin. Ce train ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Angleterre ou de Calais.
(A) Le train partant de Paris-Lyon à 9 heures soir ne prend à Paris, en 2e classe que les voyageurs à destination d'Aix-les-Bains, Chambéry et de l'Italie par le Mont-Cenis.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salons va directement de Calais à Milan par le train partant de Calais à 2 h. 52 soir et de Paris-Lyon à 9 h. soir.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de Calais à la gare de Paris-Lyon par les trains partant de Calais à 1 heure 04 du matin et midi 40.

RETOUR

STATIONS	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.
	le 2e cl.			
Naples . . . . .Dép.	8 50 m.	—	—	3 10 s.
Rome . . . . —	3 — s.	—	—	11 10 s.
Florence . . . . —	9 30 s.	—	—	6 35 m.
Brindisi . . . . —	5 58 m.	—	—	9 25 m.
Ancône. . . . . —	8 — s.	—	—	5 40 m.
Bologne . . . . —	1 40 m.	—	—	10 55 m.
Alexandrie . . . . —	6 30 m.	—	11 05 m.	5 05 s.
Turin . . . . Arr.	8 21 m.	—	1 — s.	7 — s.
Brindisi . . . . .Dép.	8 30 s.	—	2 20 m.	6 40 m.
Naples . . . . —	8 50 m.	—	8 10 s.	10 25 s.
Rome . . . . —	3 40 s.	—	9 46 s.	8 — m.
Livourne. . . . . . . —	9 50 s.	—	4 — m.	1 50 s.
Florence . . . . —	8 45 s.	—	—	11 35 m.
Pise . . . . —	10 55 s.	—	4 40 m.	2 33 s.
San-Remo . . . . —	8 01 s.	—	3 52 m.	Midi 06
Gênes . . . . —	3 30 m.	—	9 — m.	7 10 s.
Turin . . . . Arr.	7 25 m.	—	1 — s.	10 45 s.
	(B)			
Milan . . . . .Dép.	3 25 m.	—	10 30 m.	7 45 s.
Turin . . . . Arr.	8 15 m.	—	1 40 s.	10 55 s.
			(A)	
Turin . . . . .Dép.	8 35 m.	—	2 15 s.	11 15 s.
Modane . . . . —	Midi 23	—	5 33 s.	2 15 m.
Chambéry . . . . —	3 41 s.	—	8 24 s.	5 02 m.
Aix-les-Bains . . . . —	4 11 s.	—	8 59 s.	5 27 m.
Evian . . . . —	Midi 46	6 02 s.	—	—
Genève. . . . . —	3 12 s,	7 32 s.	—	4 15 m.
Dijon . . . . —	11 17 s.	1 39 m.	2 06 m.	11 32 m.
Paris-Lyon (*Buffet*) . . Arr.	4 55 m.	6 50 m.	7 05 m.	5 41 s.
	1e, 2e cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) . Dép.	7 17 matin			6 11 s.
Paris-Nord . . . . . . Arr.	7 56 matin			7 01 s.
Paris-Nord Dép.	8 22 matin			8 25 s.
Amiens . . . . Arr.	10 17 matin			10 26 s.
Amiens Dép.	10 37 matin			10 31 s.
Boulogne-Gare . . . . Arr.	Midi 34			Min. 29
Boulogne-Gare Dép.	Midi 26			Min. 21
(heure française) . Arr.	1 24 soir			1 21 m.
Calais-Maritime (h. ang.) Dép.	1 25 soir			1 30 m.
Douvres . . . . —	3 20 soir		3 20 soir	4 — m.
Londres Victoria . . Arr.	5 15 soir		—	5 55 m.
Londres Charing-Gross Arr.	(*) —		5 05 soir	5 55 m.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Boulogne-Folkestone, l'arrivée à Londres a lieu à 5 h. 40 s.
(A) Le train partant de Modane à 5 heures 33 soir et arrivant à Paris-Lyon à 7 heures 05 matin ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Italie par le Mont-Cenis, de Chambéry, d'Aix-les-Bains, et en destination de Paris et au-de-là sur le Nord et l'Angleterre.
(B) Le départ de Milan à 3 heures 25 matin n'a lieu que les Dimanches et Fêtes.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salon va directement de Milan à Calais par le train partant de Milan à 10 h. 30 m. et de Paris-Nord à 8 h. 22 m. Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de la gare de Paris-Lyon à Calais, par le train partant de Paris-Lyon à 6 h. 11 du soir.

PÉNINSULAR-EXPRESS. — Train de luxe de la Malle des Indes composé de wagons-salons, restaurants et voitures-lits.

Départ de Londres le vendredi, de Paris-Nord dans la nuit du vendredi au samedi.

Londres . .	Dép. 3 15 s.	vendredi	Chambéry .	Arr. 11 22 m.	samedi
Paris-Nord	Arr. 11 12 s.	—	Turin. . . .	— 6 42 s.	samedi
Paris-Nord	Dép, Minuit 15	samedi	Alexandrie .	— 8 21 s.	samedi
Mâcon. . . .	— 8 05 m.	samedi	Bologne . .	— 1 26 m.	dimanche
Culoz	— 10 21 m.	samedi	Ancône . . .	— 5 08 m.	dimanche
Aix-les-Bain	— 10 59 m.	samedi	Brindisi. . .	— 4 — s.	dimanche

Ce train relève à Paris-Nord les provenances du Nord de la France, de la Belgique, de la Hollande, et de l'Allemagne. — Il prend et laisse des voyageurs à toutes les stations indiquées à l'horaire ci-contre dans la limite des places disponibles. — Le départ du paquebot de Brindisi à lieu vers 10 heures du soir. — Au retour les voyageurs sont admis dans le train postale de la Malle des Indes, qui part de Brindisi aussitôt après l'arrivée du paquebot. — Ce train contient une voiture mixte avec lits et restaurant, allant à Paris-Nord. — Le nombre des places étant limité, MM. les voyageurs doivent prendre leurs billets d'avance aux agences da la Compagnie des Wagons-Lits et à la gare de Paris-Nord.

Torino, 1890 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

G. Pardon Dirett. propr. responsab.

ANNO XXIII. Sabato, 11 Ottobre 1890. NUM. 41.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . «	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale **L. 1,00 la linea**
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

Costruzione delle linee complementari

Stato dei lavori al 1° settembre 1890.

Facendo seguito all'articolo del n. 39, diamo le seguenti informazioni, riferite al 1° u. s. settembre, sull'andamento dei lavori di alcuni altri tronchi delle Strade Ferrate Complementari:

1. — LINEA AVEZZANO-ROCCASECCA.

a) Tronco Arce-Arpino, in appalto all'Impresa Martire Gaetano. — *Espropriazioni*: complete. *Opere d'arte:* ultimate. *Fabbricati*: si stanno eseguendo i lavori di completamento delle case cantoniere e dei fabbricati della stazione di Arpino. *Opere di consolidamento*: si continua il rivestimento alle cunette delle trincee, nonchè i lavori di consolidamento della trincea fra le progressive 10.655 e 10.949, nonchè quelli del muro di guardia a monte della trincea alla progressiva 11.700.

Gallerie: l'opera più importante del tronco è la galleria di Scrime: la sua situazione all'epoca preindicata era le seseguente:

			Imbocco Arce	Imbocco Arpino
Scavo	piccola sezione . . .	m.	848.80	1304.74
	calotta	»	812.00	1298.00
	strozzo	»	768.00	1264.00
	piedritti	»	740.00	1249.00
Murature	calotta	»	797.00	1279.70
	piedritti	»	738.00	1247.00
	arco rovescio . . .	»	304.70	559.60

La galleria è lunga m. 2153.54. In agosto si eseguirono m. 26 di calotta e m. 20 di piedritti verso Arce; e m. 18 di calotta e m. 23 di piedritti verso Arpino. Per completare la galleria restano da costruire: calotta m. 70, piedritti ad arco rovescio m. 92; più la ricostruzione del rivestimento per un tratto di circa m. 100 presso l'imbocco Arce, stante le sensibili deformazioni e rotture subite. Questo lavoro venne già incominciato; ma presenta gravi difficoltà e richiederà perciò un tempo maggiore di quello previsto.

b) Tronco Arpino-Sora, in appalto alla stessa Impresa Martire Gaetano, — Durante il mese di agosto i lavori di questo tronco sono stati condotti con sufficiente attività. Parecchie però sono le opere ancora da eseguire; così la Impresa deve dar prova della massima energia per portare il tronco a compimento entro il termine fissato dal contratto.

Nel mese medesimo si lavorò: alla costruzione del ponticello di m. 3, alla progressiva 20.245,20; alla montatura della travata metallica del viadotto di Santa Lucia; ai lavori di consolidamento del ponte di m. 5, alla progressiva 21.125; alle case cantoniere al chilom. 20.100 e 24.945; allo scavo del pozzo pel rifornitore della stazione di Sora; ai lavori di finimento delle stazioni di Isola del Liri e di Sora; ai rivestimenti delle scarpate e delle cunette delle trincee all'origine del tronco; al consolidamento a valle del rilevato d'accesso al viadotto di Santa Lucia; al consolidamento della trincea all'imbocco verso Arpino della galleria dell'Orno; al banchettone in pietrame al piede del rilevato fra i chilom. 21 e 21.125; alla costruzione delle fognature a monte del rilevato suddetto; ai muri di cinta del piazzale della stazione di Sora, ecc.

2. — LINEA DI CEVA-ORMEA.

Tronco Val d' Inferno-Ormea, in appalto alla Impresa Rosazza. — *Espropriazioni*: complete. *Opere d'arte maggiori*: sono previsti due viadotti denominati Isola Lunga e Orno, i quali non sono ancora incominciati. *Opere d'arte minori*: le opere da eseguire sono 50; di queste, N. 10 si trovano in corso di costruzione, e le altre 40 devonsi ancora incominciare. *Muri di sostegno*: quelli da eseguire sono in numero di 7, tutti ancora da iniziare. *Case cantoniere:* non si è ancora incominciato alcun lavoro; quelle previste sono 7. *Fabbricati:* lungo il tronco è prevista una stazione, quella di Ormea, ad una fermata, quella di Nosago. Non sono ancora incominciate *deviazioni di strade:* quelle da eseguire sono 33, delle quali due sole iniziate. *Opere di consolidamento :* da eseguire in totale N. 6; in costruzione 1. *Passaggi a livello:* ne sono previsti 9, dei quali uno solo è in costruzione. *Gallerie*: sono 5, non ancora incominciate. *Movimenti di terra* : sono in corso in varii punti del tronco.

3. — Linea Benevento-Avellino.

a) Tronco Prata-Altavilla, in appalto alla Impresa Lanari Annibale. — Espropriazioni: complete. *Opere d'arte:* tutte ultimate, ad eccezione di pochi lavori di finimento in talune di esse. *Muri:* sono ultimati tutti quelli progettati; devesi però ancora provvedere alla costruzione di un importante muro di controriva in stazione di Altavilla. *Fabbricati:* sono completi, ad eccezione della casa cantoniera al chilom. 15.397 e del fabbricato cessi in strada di Altavilla. Restano però da eseguire lavori nei fabbricati pei viaggiatori e per le merci nella stazione medesima. *Opere di consolidamento*: possono considerarsi ultimate, mancando solo pochi lavori di nessuna entità. *Lavori accessori e di finimento:* sono ultimati nel tratto compreso fra la stazione di Prata ed il 2° ponte sul Sabato. *Armamento*: la posa del binario è giunta alla progressiva 14.100; tutto però è disposto pel suo avanzamento fino alla stazione di Altavilla; la massicciata è completa fino al chilom. 14. *Gallerie:* quasi compiute;

b) Tronco Altavilla-Benevento, in appalto alla Impresa Ceas Giulio. — Espropriazioni: complete. — *Opere d'arte*: in agosto p. p. si è lavorato a N. 6 acquedotti e si sono montate tutte le travate metalliche prescritte per le opere d'arte minori; si è completato la muratura dei ponti Sabato fino al piano di coronamento, e si è incominciata la muratura della relativa travata metallica. *Muri*: si è continuato la costruzione del muro di controriva, fra le progressive 10.944,86 e 11.088,66. *Fabbricati:* si è ultimata la muratura dell'8ª casa cantoniera doppia e delle tre case cantoniere semplici, che ancora si dovevano eseguire, e si sono continuati i lavori di finimento di tutti i fabbricati del tronco. *Gallerie:* mancano soli pochi lavori nella galleria Chianchetella.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

RELAZIONE
del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea Generale dell'8 maggio 1890

(*Continuazione — Vedi Num. 37*).

Trasporti a piccola velocità. — Le merci trasportate nel 1889 ammontarono a . . . . . . Tonn. 5,631,487
e nel 1888 . . . . » 5,263,822
si ebbe quindi un aumento di . . . Tonn. 367,665

derivante per tonn. 84,544 dalle mercanzie senza vincolo di peso e tassate con tariffe speciali e locali per tonn. 285,777 dalle merci con vincolo di peso, essendosi invece verificata la diminuzione di tonn. 2656 nelle merci in genere per conto del Governo.

La percorrenza complessiva delle merci a piccola velocità è rappresentata nel 1889 dalla cifra di chilom. 817,882,774, costituita per chilom. 119,309,409 dalle merci tassate colle tariffe senza vincolo di peso, per chilom. 677,431,354 da quelle con vincolo di peso e per chilom. 21,142,011 da quelle trasportate per conto dello Stato.

In confronto del 1888 si ebbe quindi una maggiore percorrenza di chilom. 15,156,388 nei trasporti senza vincolo di peso e di chilom. 54,079,602 in quelli con vincolo di peso, mentre nei trasporti per conto dello Stato si è verificata una minore percorrenza di chilom. 853,955.

La percorrenza media nel 1889 fu di chilom. 153 per le merci senza vincolo di peso, e di chilom. 144 per quelle con vincolo di peso; mentre nel 1888 la percorrenza media di dette merci fu rispettivamente di chilom. 147 e 141. Infine i trasporti per conto dello Stato ebbero nel 1889 una percorrenza media di chilom. 133 in confronto di quella di chilom. 136, ottenuta nell'anno precedente.

Complessivamente, la percorrenza media delle merci trasportate a piccola velocità ascesce nel 1889 a chilom. 145, mentre nel 1888 era stata di chilom. 142.

I veicoli trasportati nel 1889 per conto dei privati furono in numero di 2477, e quelli per conto dello Stato in numero di 1139. Siccome nel 1888 se ne erano trasportati 2245 pei privati e 2276 per conto del Governo, risulta una differenza in meno di 1137 veicoli per conto dello Stato, ed un aumento di 232 per conto dei privati.

I prodotti complessivi di questi trasporti, compresi i diritti fissi, la soprattassa pei tratti acclivi e gli introiti diversi ammontarono nel 1889 a . . . L. 49,691,672.58
e nell'anno 1888 a . . . . » 47,824,052.57
donde una differenza in più di . . . L. 1,867,620.01

nel 1889, derivante in massima parte dalla maggiore quantità e percorrenza delle merci delle prime cinque classi a tariffe generali, speciali e locali, con e senza vincolo di peso.

Statistica delle merci per natura. — Dal quadro (allegato n. 14) delle merci trasportate a piccola velocità apparisce che il movimento totale si compone, per più della sua metà, di cereali e farine (21.08 0|0), di marmi, pietre e materiali da costruzione (16.81 0|0), di combustibile (15.76 per 0|0). Dopo queste merci, figurano, per ordine d'importanza, i legnami grezzi e lavorati (8.15 0|0), le acque, bevande e spiriti (6.25 0|0), i minerali metalliferi, minerali grezzi (6.13 0|0), le materie tessili, filati e tessuti (3.71 per 0|0) ed i trasporti per conto dello Stato (2.82 0|0).

Confrontando le cifre del 1889 con quelle del 1888, si rileva che vi fu aumento nelle seguenti categorie: *cereali* tonn. 69,808; *acque, bevande e spiriti* tonn. 67,428; *minerali metalliferi e metalli grezzi* tonn. 59,125; *merci diverse* tonn. 39,402; *prodotti dell'industria metallurgica* tonnellate 36,453; *cascami, avanzi* e *concimi* tonn. 30,147.

È meritevole di particolare menzione l'aumento nel movimento dei minerali metalliferi, inquantochè si era verificata nel 1888 in confronto del 1887 una sensibile diminuzione, per causa degli scioperi dei minatori di Germania, dell'aggravamento del dazio d'entrata e delle grandi provviste fatte dagli stabilimenti metallurgici italiani nell'anno 1887. Così pure il movimento dei prodotti dell'industria metallurgica e delle macchine e meccanismi, che accennava a diminuire nel 1888, presenta invece nel 1889 un sensibile aumento anche in confronto al 1887, e ciò pel fatto che gli stabilimenti metallurgici italiani, protetti dal dazio d'entrata, poterono maggiormente sviluppare la loro industria.

Stazioni di maggior traffico per le merci a piccola velocità. — Esaminando ora il prospetto (allegato n. 15) delle stazioni che dettero maggiore contributo al traffico delle merci a piccola velocità, si scorge che primeggiano:

Nella categoria dei cereali.	
Venezia marittima . . .	per tonn. 64,964
Bologna	» 43,148
Venezia Santa Lucia . . .	» 41,529
Foggia	» 26,050
Ferrara	» 24,948
Treviso	» 23,033
Nella categoria dei combustibili.	
Morgnano Sant'Angelo . .	per tonn. 112,847
Venezia marittima . . .	» 92,364
S. Giovanni Val d'Arno . .	» 53,909
Livorno marittima . . .	» 49,624
Ancona	» 32,950
Nella categoria marmi, pietre ed altri materiali da costruzioni.	
Paratico	per tonn. 70,394
Mozzecane	» 46,840
Palazzolo	» 41,455
Bergamo	» 36,368
Monselice	» 32,304
Montecelso	» 27,204
Nella categoria delle materie tessili.	
Bologna	per tonn. 16,483
Ferrara	» 13,873
Bergamo	» 9,545
Venezia marittima . . .	» 9,228
Venezia Santa Lucia . . .	» 7,848
Milano	» 7,378

Nella categoria acque, bevande e spiriti.

Barletta	per tonn.	39,022
Venezia marittima	»	25,945
Trani	»	14,868
Benevento	»	8,203

Nella categoria legnami grezzi e lavorati.

Udine	per tonn.	11,083
Belluno	»	10,934
Stazione per la Carnia	»	10,321
Ravenna	»	7,127

Nella categoria cascami, ecc.

Milano	per tonn.	14,880
Bologna	»	8,007
Firenze	»	6,845

Merita una speciale osservazione il movimento verificatosi nella stazione di Venezia marittima, il cui traffico accenna ad un continuo progressivo incremento, specialmente in quanto si riferisce ai trasporti di carbone, cereali, petrolio, vino, cotoni, olio, ecc.

§ 7. — Proventi in rimborso di spesa.

Questi proventi sono riepilogati nel seguente quadro:

1.	Treni, carrozze, carri e compartimenti a disposizione del Governo ed in servizio postale	L.	867,364.59
2.	Costo di libretti d'abbonamento e di biglietti speciali	»	17,462.35
3.	Tasse per spinta vagoni in dogana e sui binari di allacciamento	»	5,707.37
4.	Spese in dogana per ammagliatura, imballaggio, stampati, ecc.	»	16,163.09
5.	Trasporti a domicilio eseguiti dall'Amministrazione	»	13,592.72
6.	Trasporti di operai e materiali a 2|100 a persona e tonnellata-chilometro	»	1,457,125.95
7.	Corrispettivi per treni materiali	»	136,953.85
8.	Compenso per rilasci duplicati, ricevute di spedizioni, bollette e documenti diversi	»	615.50
9.	Indennizzi per guasti ai fabbricati, al mobiliare, al materiale ed agli attrezzi	»	10,749.50
10.	Prestazioni di personale e diverse	»	375,341.07
11.	Diversi in genere	»	261,865.84
	Totale	L.	3,162,941.83

NB. La parte in rimborso di spesa del ricavo dalla vendita degli orari, delle tariffe e delle richieste di spedizione, è stata classata nei *Diversi in genere.*

Essendosi ottenuta nel 1888 per simili proventi la somma di L. 1,528,355.27, risulta pel 1889 una differenza in più di L. 1,634,586.56, di cui L. 565,000 circa dipendenti dai trasporti per conto delle regie poste e L. 750,000 circa derivanti dal maggiore trasporto di traverse e di altri materiali per conto della manutenzione e dei fondi speciali. Le altre L. 319,000 sono da attribuirsi alle maggiori prestazioni per conto dello Stato e dei terzi e al naturale incremento dei diversi rami dell'esercizio, tenuto conto del minore provento per tasse di commissione e facchinaggi, le quali sono comprese nei prodotti ripartibili collo Stato.

§ 8. — Prodotto netto del traffico.

I risultati del 1889 sono i seguenti (allegato n. 3):

Proventi della rete principale e della rete complementare, compresi i prodotti indiretti	L.	105,455,772.15
Spese effettive di esercizio depurate delle somme ottenute pei proventi in rimborso di spesa	»	66,407,441.20
Prodotto netto	L.	39,048,331.05

Le spese ragguagliano quindi per le due reti riunite il 62.97 0\|0 del prodotto lordo, la quale cifra supera dell'1.11 per cento quella corrispondente del 1888 per causa principalmente dell'attivazione di 268 chilometri di nuove linee della rete complementare, che hanno dato in generale un assai scarso prodotto.

Siamo però lieti di poter dichiarare che le spese di esercizio della rete complementare sono state finora sufficientemente compensate dai corrispettivi stabiliti nella convenzione di esercizio, e ciò nonostante l'apertura della intera linea Roma-Solmona. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
del *MONITORE*

Ferrovia del Sempione.
(*Per gli studi da Domodossola al Confine Svizzero*).

Sappiamo che il Ministro dei Lavori Pubblici ha autorizzato la Direzione della Compagnia delle Strade Ferrate Giura-Sempione ad ultimare gli studi per una ferrovia da Domodossola al Confine Svizzero.

><

Ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena.
(*Appalto ad unico incanto della costruzione del tronco Cosenza-Pietrafitta*).

Alle ore 10 antimerid. del 10 novembre p. v., in una delle sale del Ministero dei L. P., dinanzi l'Ispettore generale delle Strade Ferrate, e presso la R. Prefettura di Cosenza, avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Cosenza-Pietrafitta della ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena, della lunghezza di metri 9,496, esclusa la provvista del materiale metallico d'armamento, dei meccanismi fissi e del mobilio pelle Stazioni e ogni provvista e posa pel telegrafo, per la presunta somma di L. 10,533,000, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quando anche non vi sia che un solo offerente.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi quarantotto dalla data del verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 360,000, quella definitiva in lire 576,500; ambedue in numerario od in titoli, come all'articolo 3 del Capitolato generale di appalto.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.
(*Circa il compimento dei lavori e l'apertura all'esercizio del tronco Vernante-Limone*).

Siamo informati che i lavori di armamento del tronco da Vernante a Limone della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia procedono regolarmente, e potranno essere compiuti entro il corrente anno, cosicchè per tale epoca anche il tronco predetto potrà venir aperto al pubblico servizio.

><

Ferrovia Ceva-Garessio-Ormea.
(*Per il ristabilimento dell'antico orario*).

Ci scrivono da Garessio che quella Giunta Municipale ha fatto istanze al Ministro dei Lavori Pubblici perchè voglia far ristabilire sulla linea Ceva-Ormea l'orario dei treni vigente prima dell'apertura della linea stessa fino a Garessio, per guisa che il treno che parte alla sera da Ceva per Garessio sia messo in coincidenza col treno diretto che parte da Torino alle 3.40 pom., e che arriva a Ceva alle 5.56 pom., anzichè col treno omnibus che giunge a Ceva verso le 9 pomerid., e quindi troppo tardi, giacchè si arriva a Garessio in sulle 11 pom., per modo che gli abitanti oltre questo scalo, e quelli posti ai lati della vallata del Tanaro, non possono arrivare a destinazione che dopo la mezzanotte.

><

Ferrovia Genova-Ovada-Asti.
(Fabbisogno di materiale 1° tipo delle ferrovie complementari).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione superiore il fabbisogno dei materiali di primo tipo delle ferrovie complementari (1), con rotaie da m. 12, piastre doppie di giunzione e caviglie a vite d'acciaio, occorrenti per i tronchi compresi fra il chilom. 76 e la stazione di Asti, della nuova ferrovia Genova-Ovada-Asti. Il materiale stesso che dovrà essere consegnato nella stazione di Asti, comprende:

rotaie da m. 12	N.	3,650
rotaie da m. 11.94	»	370
rotaie da m. 9	»	160
rotaie da m. 6	»	90
stecche	»	8,500
chiavarde	»	18,000
pastre intermedie	»	50,500
piastre di giunzione	»	4,100
caviglie d'acciaio	»	128,000
arpioni	»	3,400
guide di misure eccezionali	»	221
contro-guide per passaggi a livello	»	46

><

Fabbisogno di materiali metallici d'armamento per la Mediterranea.

Facendo seguito all'informazione data nel precedente numero, a pag. 636, aggiungiamo che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvati i fabbisogni dei materiali metallici d'armamento occorrenti per altre linee, cioè: per il tronco *Ciampino-Segni*, della ferrovia *Roma-Segni;* per il tronco *Rocchetta Melfi-Monteverde*, della linea *Avellino-Ponte S. Venere*; per il tronco *Minturno*, 56 chilometri, della linea *Sparanise-Gaeta;* e per il tronco *Rosarno-Nicotera*, della linea *Reggio-Castrocucco.*

La fornitura sarà ripartita in tre lotti separati: uno per le stecche, L. 146,400; il secondo per le piastre, L. 310,900; il terzo per le chiavarde ed arpioni, L. 152,300.

Del quantitativo occorrente parzialmente per taluna di dette linee o per taluno dei detti tronchi, abbiamo dato informazioni nel n. 30 a pag. 477 e nel n. 31 a pag. 494.

><

Per il nuovo materiale rotabile della Mediterranea.
(Adottazione di speciali sottoboccole per veicoli).

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, accogliendo favorevolmente una domanda della Ditta Vanzetti-Sagramoso e C., di Milano (la quale ha recentemente impiantato un stabilimento per la fabbricazione di organi e pezzi di ricambio per materiale ferroviario e d'armamento delle linee, con acciaio speciale, tipo Robert), per ottenere l'impiego dei suoi prodotti, ha proposto al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di adottare le sotto-boccole per veicoli, della fabbrica predetta, in occasione di una imminente provvista di 70 carrozze (2).

---

(1) Del modello di rotaie adottato dal R. Ispettorato generale, su proposta della Mediterranea, per l'armamento della linea Genova-Ovada-Asti, abbiamo detto nelle « Informazioni » del n. 30, a pag. 477.

(2) Della fornitura di queste carrozze abbiamo dato informazioni nei numeri: 34 a pag. 541; e 35 a pag. 556.

><

Rete Mediterranea.
(Prodotti approssimativi del traffico nel 1° trimestre dell'esercizio 1890-91).

Il *totale dei prodotti approssimativi*, nel 1° trimestre dell'esercizio 1890-91 — cioè dal 1° luglio al 30 settembre dell'anno corrente — ammontò a L. 30,987,466 56; dei quali L. 29,230,618.79 per la *Rete principale* e L. 1,756,847.77 per la *Rete secondaria.*

Il *prodotto chilometrioo* fu di L. 7,619.81 per la *Rete principale* e di L. 2,707.01 per la *Rete secondaria.*

Secondo le *categorie del traffico* abbiamo il seguente prospetto per le due Reti:

Categoria del traffico	Rete principale	Rete secondaria
Viaggiatori	L. 12,577,167.61	651,351.58
Bagagli e cani	» 546,185.87	22,845.90
Merci G. V. e P. V. acc.	» 2,831,905.91	134,790.52
» P. V.	» 13,275,359.40	947,859.77
Totali	L. 29,230,618.79	1,756,847.77
Complessivamente	L. 30,987,466.56.	

><

Attivazione di doppio binario sulla Mediterranea.

Da domani, 12, sarà attivato il servizio a doppio binario, incominciando dal treno 1, sulla tratta *Ceprano-Rocca d'Evandro* della linea *Roma-Napoli.*

><

Per la vendita dei biglietti della Mediterranea all'estero.

Facendo seguito all'informazione data nel n. 32 circa l'incarico dato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo alla Società Anonima *des Voyages Economiques* per la vendita dei proprii biglietti all'estero, aggiungiamo che a questa Società, sedente in Parigi, sono stati testè affidati, per la vendita nelle proprie Agenzie all'estero, delle scorte di biglietti per diverse percorrenze, i quali danno diritto di prender posto in tutti i convogli aventi vetture di classe corrispondente, salve le eccezioni portate dall'orario ufficiale.

Siffatti biglietti sono a foglietto e portano sul frontespizio e sui tagliandi l'indicazione « Società Viaggi Economici - Parigi ».

><

Lo scontro di due treni al Bivio Vignale.
(Linea Novara-Luino).

Nella sera del 6 corr. avvenne uno scontro fra il treno diretto n. 26 ed il treno merci 1355 sulla linea Novara-Luino, presso il Bivio Vignale.

A causa dell'urto si hanno a deplorare la morte del conduttore del treno 26, Diano Carlo, e gravi ferite al viaggiatore sig. Canessa Attilio di Gaetano, di anni 19, studente, nativo di S. Miguel, domiciliato a Genova.

Rimasero pure feriti i capi conduttori dei due treni, i macchinisti e fuochisti ed un agente di servizio ai freni. Quattro viaggiatori riportarono leggiere ferite, sicchè poterono senz'altro proseguire il viaggio.

Il fatto pare debba ascriversi alla circostanza che il treno diretto partì prima che fosse giunto in stazione di Novara il treno merci.

Si nota che la stazione di Novara, quantunque con un movimento non indifferente di numerose linee affluentivi, è tuttora sprovvista di apparati di sicurezza i quali, come si sa, offrono una grande garanzia di sicurezza nella circolazione dei convogli

e nel caso attuale, avrebbero, assai probabilmente, bastato a scongiurare il doloroso accidente.

><

Linea Torino-Genova. — Stazione di Novi S. Bovo.
(Attivazione di un apparato centrale per la manovra di scambi e segnali, sistema Saxby e Farmer).

Dal mezzogiorno del 2 corrente, fu attivato in stazione di Novi S. Bovo un apparato centrale per la manovra degli scambi e segnali all'ingresso verso Alessandria. Questo apparato è posto in una cabina B.

I segnali che comandano ai treni sono:

Verso Alessandria — due alberi semaforici: l'uno ad un'ala (segnale ripetitore), l'altro a tre ali (segnale di protezione);

Verso Cabina C — due alberi semaforici ad un'ala: l'uno segnale ripetitore, l'altro segnale di protezione;

Verso Novi S. Bovo — un albero semaforico ad un'ala, che comanda la partenza ai treni verso Alessandria.

><

Trasporti militari.
(Specchio indicante le linee ferroviarie comprese nella circoscrizione di ciascun Comando di Corpo d'Armata e di Divisione).

Ad attuazione degli *accordi coi funzionari ferroviari pei trasporti di truppe*, dei quali abbiamo fatto cenno nelle « Informazioni » del n. 35 a pag. 557, è stato pubblicato e diramato con Ordini Generali di Servizio al Personale Ferroviario, affinchè se ne valga nell'adempimento delle incombenze che derivano dalle disposizioni vigenti in materia di trasporti militari, di cui nel Regolamento e nelle Istruzioni che riassumemmo nelle « Informazioni » del n. 31 a pag. 494, lo specchio indicante le linee ferroviarie comprese nella circoscrizione di ciascun Comando di Corpo d'Armata e di Divisione.

In questo specchio, oltre le norme che il Ministero della Guerra ha diramato circa gli accordi da prendersi dalle Autorità Militari coi funzionari ferroviari per i trasporti militari, contengonsi le seguenti indicazioni:

1. La Sede del Comando del Corpo d'Armata;
2. La Sede del Comando della Divisione;
3. I tronchi ferroviari compresi nella circoscrizione di ciascun Comando;
4. La Società ferroviaria che ha l'esercizio di ogni tronco;
5. I funzionari ferroviari accreditati presso il Comando e loro residenza,

><

Stazione di Seriate (Linea Lecco Rovato).
(Abilitazione al servizio merci P. V.).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali, per aderire alle istanze di parecchi industriali, fra i quali il signor Turri, proprietario d'un importante cotonificio, ha disposto che la stazione di Seriate venga abilitata al servizio delle merci a piccola velocità, trovandosi la stazione medesima in condizioni da poter disimpegnare tale servizio, limitatamente però ai trasporti a vagone completo.

><

Per modificazione all'orario invernale della Mediterranea.
(Domanda dell'Amministrazione provinciale di Avellino).

Siamo informati che la Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per aderire nei limiti del possibile ai desideri manifestati dall'Amministrazione provinciale d'Avellino, ha disposto che venga compreso nel progetto d'orario invernale una modificazione relativa ai treni N. 841 e 1841, trasformando in merci con viaggiatori il primo e rendendo omnibus il secondo.

><

Ferrovia Udine-Pontebba.
(Per lo spostamento del treno 588).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle ferrovie la proposta di spostamento del treno n. 588 della linea Udine-Pontebba portandone la partenza dopo quella del diretto, ed assegnando al medesimo, nelle stazioni intermedie una fermata sufficiente pel disimpegno del servizio merci a grande velocità. Per tal modo verrà tolto l'inconveniente dei continui e rilevanti ritardi cui ora il treno medesimo va soggetto; e ritardandone la partenza da Udine, che ora avviene alle 3.25 pomeridiane, e quindi troppo presto. Trattandosi che è l'ultimo treno della giornata, si farà cosa gradita alle popolazioni interessate.

><

Rete Sicula.

La Direzione Generale, con Ordine di Servizio Generale, ha pubblicato il *Regolamento sul servizio dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci a G. V. e P. V., ordinaria ed accelerata,* nelle fermate più importanti della Rete.

Il regolamento è andato in vigore dal 25 u. s. settembre.

><

Ferrovia Casale-Matera (Basilicata).
(Progetto di massima compilato e presentato dal Municipio di Matera).

Sappiamo che il Municipio di Matera ha fatto compilare ed ha rassegnato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di massima per un tronco di ferrovia che dalla fermata di Casale, sulla linea in costruzione Ponte Santa Venere-Gioia, raggiunge il proprio abitato (1).

La lunghezza del tronco è di m. 18,900 ed il suo costo complessivo è preventivato di lire 1,665,000, ossia in media per chilometro L. 88,106. Le modalità proposte, per la costruzione del tronco stesso, sono le stesse adottate per le ferrovie economiche di primo tipo, a scartamento ordinario.

Il Comune di Matera chiede la concessione della costruzione e dell'esercizio del tronco, e fa istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere che gli venga accordato un sussidio governativo di L. 3000 a chilometro e per la durata di 70 anni.

Il tronco si stacca, come si è detto dalla fermata di Casale a chilometri 10 circa da Altamura verso Sant'Eramo e traversa i terreni, poco accidentati, della Maticca del Casale, passa la sella della Tufara alla località detta Vortillo per poi discendere nella Valle del Fesce. Attraversato questo si dirige verso i Pedali della Palumba da dove, attraversata a notevole altezza (m. 34 sul letto) la fiumara Gravina di Matera, va a collocare la stazione di Matera nella località detta il Graminale, presso la masseria di Giura Longo.

La stazione riescirà collocata alla quota 360.80, ed a m. 2000 dall'abitato di Matera.

Con questo tracciato occorre assegnare all'ultimo tratto di linea la pendenza massima del 25 per mille su curve del raggio di m. 200.

---

(1) A questo progetto abbiamo già accennato nelle « Notizie ferroviarie italiane » del n. 31 a pag. 497; ove appunto abbiamo annunciato che il progetto, quasi in pronto, sarebbe stato quanto prima presentato al Governo con la domanda di concessione.

Lungo il tronco, ad eccezione di un viadotto a travata metallica di m. 75 di lunghezza sulla Gravina di Matera e di una travata metallica lunga m. 15 sul torrente Fesce, non si hanno altre opere d'arte degne di rimarco.

Per Matera è preventivata una stazione di seconda classe con magazzino merci coperto, una rimessa per due locomotive, una rimessa vetture, un rifornitore ed accessori, ecc.

Pel personale di sorveglianza e mantenimento della strada sono progettate 20 case cantoniere, delle quali 9 doppie e 11 semplici.

Per provvedere alla costruzione della linea, la provincia di Basilicata ed il Comune di Matera hanno destinato ciascuno la somma annua di L. 18,000 per la durata di 70 anni.

Il traffico medio giornaliero di merci, presunto, è di quintali 670 per le esportazioni e di quintali 60 per le importazioni.

La città di Matera ha oltre 18,000 abitanti; è capoluogo di circondario, con una popolazione totale di 112,000 individui; ha Tribunale con Circolo straordinario di Assisie, Pretura, Archivio notarile, Ufficio di registro, Agenzia d'imposte, Magazzino di deposito di sali e tabacchi, stazione di carabinieri comandata da un capitano; è sede di Liceo, di Ginnasio Governativo, di Scuola Normale, di Banca mutua popolare. È inoltre sede arcivescovile; e v'ha di guarnigione permanente una compagnia di fanteria. Il suo territorio è di ettari 38,000 quasi tutti volti a coltura.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa accogliersi la proposta di compenso, in via di transazione, alla Impresa Annibale Alessandrini a tacitazione delle sue pretese per maggiori oneri impostile nell'esecuzione del contratto per la provvista della ghiaia vagliata occorrente nel ricarico della massicciata del tronco da Fornola al Casello N. 88 nella ferrovia Parma-Spezia;

2. Che si possa approvare la proposta per la costruzione d'un secondo binario nella fermata di Saponara-Bauso, lungo la ferrovia Messina-Patti-Cerda e che si possa provvedere all'esecuzione dei lavori occorrenti, in relazione alle considerazioni del Consiglio;

3. Che si possa approvare la convenzione concordata fra l'Amministrazione Governativa ed il Comune di Orta, in data 10 dicembre 1889, per la sistemazione della strada comunale da Orta per Miasino a Carcegna, deviate per effetto della costruzione della ferrovia da Gozzano a Domodossola;

4. Che meriti la ministeriale approvazione la perizia della spesa di L. 13,450 occorrente per munire di persiane le finestre degli alloggi nei fabbricati-viaggiatori di N. 18 stazioni e 4 fermate, esistenti lungo il tronco Roma-Avezzano della ferrovia da Roma a Solmona, e che all'esecuzione dei lavori relativi si possa procedere nel modo proposto;

5. Che, con le modificazioni suggerite dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, possa approvarsi anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità il progetto di appalto dei lavori da farsi in difesa della proprietà del barone Ricciardo lungo il Sele;

6. Che possa approvarsi l'atto di transazione, concordato dall'Amministrazione Governativa con la Impresa Edoardo Padovani, circa vertenze insorte nella liquidazione e collaudo finale dei lavori eseguiti dalla Impresa stessa per l'ampliamento della stazione di Ferrara, in dipendenza dell'innesto nella medesima delle linee Ferrara-Ravenna-Rimini e Suzzara-Ferrara;

7. Che possa ammettersi il progetto di nuova convenzione fra l'Amministrazione governativa, il Comune d'Isola del Liri e la Ditta Vincenzo Costa, concernente la cessione e condotta d'una parte dell'acqua defluente dalla galleria Valle Fredda, nel tronco della ferrovia Avezzano-Roccasecca, compreso fra Arpino e Sora;

8. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi il progetto riguardante l'impianto stabile di una cava di pietre alla Pineta, presso Pescara, e precisamente al chilometro 354.192 della ferrovia da Bologna ad Otranto;

9. Che possa approvarsi il progetto, compilato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali per la esecuzione di alcuni lavori complementari, dell'importo presunto di L. 22,650 lungo il tronco Legnago-Montagnana della ferrovia da Legnago a Monselice;

10. Che sia da approvarsi il progetto di transazione concordato dall'Amministrazione Governativa con Alessandro Vela, per danni arrecati ad un fondo di cui esso è affittuario, dalla costruzione della ferrovia Chivasso-Casale;

11. Che si possa approvare la perizia della spesa occorrente per il compimento del tronco Adda-Lambro, della ferrovia Ponte San Pietro-Seregno, ed il relativo atto di sottomissione della Impresa Luigi Sogno;

12. Che possa essere approvato il progetto dei lavori occorrenti per la costruzizne di un magazzino merci nella stazione di Saponara-Bauso, lungo il tronco Messina-Saponara della ferrovia Messina-Patti-Cerda, il cui importo è valutato di L. 14,800 e che all'esecuzione dei lavori medesimi possa provvedersi nel modo proposto.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto d'un tronco di ferrovia a dentiera sistema Abt da Catanzaro Sala a Corace nella ferrovia Catanzaro-S. Eufemia;

2. Progetto di massima e domanda di concessione dell'Ingegnere Lamont Young per una ferrovia metropolitana in Napoli;

3. Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Frontini per la costruzione del tronco Macerata-Sforzacosta della linea Macerata-Albacina;

4. Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Alessandrini per la costruzione di 3 caselli di guardia lungo il tronco Ghiareto-Fornola della linea Parma-Spezia;

5. Progetto di pensiline metalliche per le stazioni di Altamura e Spinazzola lungo la ferrovia Rocchetta-Gioia del Colle;

6. Domanda della Società delle Tramvie a vapore Milano-Pavia per aumento di vetture nella composizione dei treni;

7. Progetto di un argine contenitore e rialzamento di livelletta presso il fossato di Alanno lungo la ferrovia Pescara-Aquila;

8. Progetto per lavori di completamento lungo il tronco Faenza-Fognano della ferrovia Faenza-Firenze;

9. Progetto per un rifornitore nella stazione di Cavallermaggiore lungo la ferrovia Trofarello-Cuneo;

10. Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Falletti per la costruzione del tronco Conselice-Massalombarda della ferrovia Lavezzola-Lugo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Faenza-Firenze. — *Ammontare dei lavori dei tronchi Fosso Canecchi-Ronta e Fantino-Crespino al 1° ottobre.* — A corredo e complemento dei mensili stati dei lavori, che regolarmente pubblichiamo nelle « Informazioni » o negli speciali articoli (1), diamo ora l'ammontare dei lavori al 1° corrente nei due tronchi in costruzione.

a) Tronco Fosso Canecchi-Ronta. — Importo presunto dei lavori a base d'asta L. 5,420,000; lavori eseguiti e provviste fatte al 1° ottobre 1890 L. 268,308; giornate d'operai e mezzi d'opera impiegati dall'origine dei lavori n. 63,666; media giornaliera delle giornate d'operai dal principio dei lavori a tutto il 30 settembre n. 522. La consegna dei lavori ebbe luogo il 31 maggio dell'anno corrente.

b) Tronco Fantino-Crespino. — Importo presunto dei lavori a base d'asta L. 6,351,000; lavori eseguiti e provviste fatte al 1° ottobre 1890 L. 110,000; giornate di operai e mezzi d'opera impiegati dall'origine dei lavori n. 16,098; media giornaliera delle giornate d'operai dal principio dei lavori a tutto il 30 settembre n. 304. La consegna dei lavori ebbe luogo il 9 agosto dell'anno corrente.

Tramvia Binasco-Vigevano. — *Preliminari per un progetto.* — Il 5 corrente il presidente ed alcuni membri della Deputazione provinciale di Milano, con parecchi deputati e consiglieri provinciali, recaronsi a Rosate per esaminare il nuovo progetto di strada provinciale che collegherà Binasco e Rosate, Casorate e Motta-Visconti; colà convennero anche i rappresentanti della deputazione provinciale di Pavia e molti sindaci dei diversi Comuni interessati.

La Società delle ferrovie del Ticino, invitata all'adunanza, mandò il suo rappresentante ingegnere Thonet, direttore, per sentire i desideri degli intervenuti sul progetto di una tramvia a farsi fra Binasco e Vigevano, contemporaneamente all'impianto della nuova strada provinciale.

L'ingegnere Thonet, in un *lunch* che tenne dietro all'adunanza, si augurò che tutte le autorità riunite al convegno non vengano meno a prestare il loro potente appoggio per la realizzazione del tanto reclamato impianto della futura tramvia, esternando vivissime speranze che il Governo non opponga difficoltà di sorta per la trazione a vapore.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Materiale rotabile delle Compagnie Nord, Est, P.-L.-M., Orléans, Ouest.* — Nel n. 37 abbiamo dato alcuni cenni statistici del materiale rotabile delle ferrovie francesi, cioè il numero, il peso e le proporzioni di esso.

Aggiungiamo ora un prospetto riassuntivo, comparato del materiale rotabile ferroviario di cinque fra le sei grandi Compagnie ferroviarie francesi; mancano in questo prospetto i dati della sesta grande Compagnia, quella del Midi.

Compagnie	Locom.	Carrozze	Carri
Nord	N. 1,636	4,744	45,829
Est	» 1,355	2,923	28,346
P. L. M.	» 2,450	5,295	84,047
Orléans	» 1,323	3,076	26,371
Ouest	» 1,367	3,689	22,462
Totale . .	N. 8,131	19,727	207,055

(1) Vedi « Costruzione delle linee complementari » nel n. 39 a pag. 618.

Complessivamente le sei grandi Compagnie nell'esercizio 1889 hanno messo in servizio od in costruzione 137 locomotive ed oltre 8000 vetture o carri.

Ricordiamo infine che nel n. 18 abbiamo pubblicato speciali cenni statistici sul materiale rotabile della Compagnia P.-L.-M.

— *Locazione di tovaglioli nei treni della P.-L.-M.* — La locazione di guanciali e di cuscini, sull'esempio di altre ferrovie, fu introdotta da tempo e dà ottimi risultati anche sulle ferrovie italiane; ma su queste non fu ancora introdotto il servizio delle coperte da viaggio, quale abbiamo accennato fin dallo scorso anno usarsi sulle ferrovie francesi.

Ed ora su queste, mediante tenue pagamento di cent. 10, si porranno a disposizione dei viaggiatori anche i tovaglioli. A tal proposito fu stipulato un contratto dalla P.-L.-M. col provveditore che assume l'impresa.

— *Manovra di mobilitazione.* — Nel n. 40 abbiamo accennato ad una manovra di mobilitazione della terza Sezione tecnica sulla linea da Champagnole a Lons-le-Saulnier che doveva aver luogo il 10 corrente e che, come abbiamo contemporaneamente annunziato, era stata rinviata al 20.

Possiamo ora aggiungere qualche particolare sul tema di queste prossime manovre.

Il 20 corrente il battaglione delle ferrovie, comandato dall'Ispettore Lamolère, prenderà possesso, in paese di guerra, d'una linea strategica necessaria al trasporto; linea a cui il nemico ha recato grandi guasti, danneggiando anche il materiale e gli accessori di essa. Trattasi di trovare gli ostacoli apparenti o celati, di ripararli e di rimettere, nel più breve tempo possibile, la linea in tale stato da poter funzionare in regolare esercizio.

Ferrovie Svizzere. — *Per le ferrovie di montagna.* — Nella seduta del Consiglio degli Stati, il 2 corr., fra gli altri affari ferroviari trattativi, fu approvata senza discussione la seguente mozione accettata dalla Commissione ferroviaria e dal capo del Dipartimento ferroviario.

« Il Consiglio Federale è invitato ad esaminare e riferire quali massime debbano essere stabilite per l'avvenire in occasione di impartizione di concessioni per ferrovie di montagna ».

Ferrovie Germaniche. — *Dati statistici sulle Società ferroviarie costituenti il « Verein » tedesco.* — Al 1° luglio del corrente anno ne facevano parte:

41 Società Tedesche;
23 » Austro-ungariche;
5 » Olandesi;
1 » Lussemburghese;
3 » Belghe;
1 » Rumena;
1 » Polacco-russa.

76 Società con un esercizio complessivo di km. 73,342.41.

Questa lunghezza così si divide:

Stati	Chilometri
Prussia	24,686.66
Baviera	5,332.39
Sassonia.	2,567.64
Wurtemberg	1,587.99
Granducato di Baden	1,453.98
Alsazia-Lorena	1,521.32
Altre Società tedesche	1,073.68
Germania, totale	41,223.66
Società Austro-ungariche	25,592.05
» della Bosnia	102.48
» Olandesi	2,691.10
» Lussemburghesi.	160.58
» Belghe.	699.08
» Rumene	2,380.91
» Polacco-russe	493.55
Lunghezza totale	73,342.41

Notizie Diverse

Uffici telegrafici. — *Scadenza del sessennio per il concorso governativo all'impianto nei Comuni capiluogo di Mandamento.* — Col giugno del prossimo anno scade il sessennio accordato ai Comuni capiluogo di mandamento, colla legge 28 giugno 1885, per giovarsi del beneficio portato dalla legge stessa, la quale limita ad un quarto il loro concorso nelle opere di impianto del telegrafo, pone l'altro quarto a carico della provincia, e lascia a carico del Governo l'obbligo di concorrere per la metà.

Essendo il Ministero dell'Interno venuto a cognizione che vi sieno non pochi Comuni di capoluogo di mandamento che si trovano tuttora privi d'ufficio telegrafico, ha indirizzato ai Prefetti una circolare, pregandoli di avvertire i detti Comuni che stanno per scadere i termini entro i quali possono fruire dei vantaggi loro assicurati dalla legge.

Marina mercantile Italiana a tutto il 1889. — Il Direttore Generale della Marina mercantile, in una relazione al Ministro delle Finanze sulle condizioni della Marina mercantile italiana a tutto il 1889, dice, anzitutto, che notevoli miglioramenti si sono ottenuti nel movimento della navigazione nei porti esteri.

Sono comprese nella relazione le monografie di sette nuovi porti nazionali.

Al 31 dicembre 1889 erano iscritte nelle matricole della gente di mare 202,083 persone, cioè 119,310 di prima categoria, e 82,773 di seconda. In confronto del 1888, il personale aumentò di 3746 individui.

L'anno scorso si verificò un aumento nel tonnellaggio delle navi costruite nei cantieri nazionali, in confronto al quadriennio precedente; poichè le costruzioni eseguite superarono le 11,500 tonnellate, cifra non mai raggiunta dal 1885 in poi. Nel 1889 furono varate 354 navi di tonn. lorde 12,518, e nette 11,615; del valore di L. 4,038,342, tra scafi ed attrezzi. Fatto il confronto col 1888, ebbesi l'anno scorso un aumento di 77 bastimenti, e di tonnellate lorde 5471, e nette 5655. La portata approssimativa dei bastimenti rimasti in costruzione alla fine del 1889 calcolavasi in 19 mila tonnellate.

Erano iscritti in matricola al principio di quest'anno: velieri 6442, di tonnellate 642,225; piroscafi 279, di tonnellate 182,249.

Nel tonnellaggio dei piroscafi appartenenti al naviglio mercantile, si verificò in Italia, dal 1875 in poi, un aumento del 218 per 100, e in Inghilterra del 144 per 100.

Perirono in naufragio 94 individui appartenenti alla gente di mare. Questa cifra è molto inferiore a quella degli anni precedenti, dal 1880 in poi.

Nel rapporto percentuale dei sinistri marittimi, la Marina italiana presenta cifre molto tenui, in confronto delle altre marine estere; e ciò torna ad onore della valentia e della prudenza che possiedono i nostri ufficiali della Marina mercantile.

Dal gennaio 1886 al 31 dicembre 1889 furono pagate, in base alla legge 6 dicembre 1885, a titolo di compensi per costruzioni, di restituzioni daziarie, per riparazioni di scafi, macchine e caldaie, di premi di navigazione e di premi per il trasporto del carbone, L. 14,993,053.44. I soli premi di navigazione ascesero a L. 12,625,924.60.

Vi ha nella relazione una comparazione istruttiva, per i sei principali porti italiani: Genova, Livorno, Napoli, Messina, Palermo, Venezia. Il relatore ha voluto opportunamente rilevare il concorso percentuale delle navi nazionali, a vela ed a vapore, nel tonnellaggio complessivo in arrivo, per operazioni di commercio, nel periodo di alcuni anni.

Gli arrivi nei sei porti più importanti, per operazioni di commercio, hanno progredito così, per la parte riservata alle navi con bandiera italiana, nel complesso del traffico: Genova da 33.6 nel 1885 a 39.2 nel 1889; Livorno da 44.5 a 55; Napoli da 37.9 a 60; Messina da 44 a 62.7; Palermo da 52.4 a 65.1; Venezia da 23.5 a 64.8.

A proposito, poi, di questi cenni riassuntivi sullo stato della *marina mercantile italiana a tutto il 1889*, ricordiamo che nel n. 29 abbiamo riassunto il *movimento della navigazione nei porti italiani pel 1889.*

Vie navigabili nei principali Stati d'Europa. — La Russia ha 65,000 chilometri; la Francia 12,800; la Germania 10,000; l'Inghilterra 6,100; l'Olanda 4,100; il Belgio 2,200.

Della Francia abbiamo dato qualche cenno nel n. 28 del 12 u. s. luglio; dell'Inghilterra nel n. 34 del 23 u. s. agosto.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 115,000, per lavori complementari lungo il tronco della ferrovia Bologna-Verona compreso fra Bologna e S. Giovanni in Persiceto; all'esecuzione dei lavori stessi provvederà direttamente, in economia, l'Amministrazione ferroviaria.

Rete Mediterranea. — Fabbisogno * del materiale di 1° tipo delle ferrovie complementari per l'armamento del tronco fra il chilom. 76 e la stazione di Asti della ferrovia Genova-Ovada-Asti;

L. 28,300 per i lavori della costruzione di un rifornitore a sette vasche rettangolari, della capacità complessiva di m. c. 100, in stazione di Alba della ferrovia Alessandria-Cavallermaggiore;

L. 21,300, non compreso il materiale metallico in L. 59,133, per rifacimento in acciaio, con rotaie da m. 12.20 1° tipo complementari, di m. 2778.50 dei due binari di corsa delle stazioni fra Torino e Asti, esclusa quella di Villafranca.

Municipio di Matera (Potenza). — L. 1,665,000 * per progetto di massima di costruzione del tronco Casale-Matera.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cosenza. — 10 novembre, ore 10 ant. — Appalto * e deliberamento definitivo delle opere e provviste per la costruzione del tronco Cosenza Pietrafitta della ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena; della lunghezza di metri 9,496. Importo L. 10,533,000. Cauzione provvisoria L. 360,000; definitiva L. 576,500. Lavori compiuti in mesi 48 della data del verbale di consegna.

Ferrovia del Gottardo (Direzione a Lucerna). — Appalto dei lavori da eseguirsi sulla tratta da Sisikon a Fiora (chil. ferroviari 29.882-30.205), cioè:

1) Prolungamento di metri 7 1/2 (lavoro a cielo scoperto) della galleria dell'Arenberg, circa 320 m. c. di muratura a pietrame per piedritti e volta.

2) Muro di difesa con palizzata nella lunghezza approssimativa di metri 35 (circa 2000 m. c. di muratura a secco).

3) Muro di difesa con palizzata come sopra nella lunghezza approssimativa di metri 70 (circa 2000 m. c. di muratura a secco e 300 m. c. di muratura in calce).

4) Paratia di legnami sopra un argine già esistente di 110 metri di lunghezza.

Coloro che intendono assumere tali lavori sono invitati a prendere cognizione dei piani e capitolati depositati presso l'ingegnere in Capo a Lucerna e presso l'Ingegnere di circondario in Erstfeld, nonchè a visitare la posizione delle opere suddette. Le relative offerte dovranno inoltrarsi fino al 20 ottobre corrente alla Direzione Generale in Lucerna.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Lavori per la fornitura in opera della tettoia metallica per convogli e della pensilina esterna alla stazione di Udine, nella linea Venezia Cormons, col ribasso del 22.16 0/0 sui prezzi della tariffa, alla ditta Miani-Silvestri e Comp.;

Lavori per la costruzione di n. 24 cisterne presso i fabbricati del tronco Argenta-Ravenna nella ferrovia Ferrara Ravenna-Rimini, col ribasso del 23.05 0|0 sui prezzi della tariffa, alla ditta Cortesi Ernesto.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Comitato, 10 corrente*). — Casalegno Giuseppe di Torino, per fornitura di Kg. 15,000 di sevo di bue;

Scorzon Lorenzo di Salerno, per fornitura di m.c. 2485 di pietrisco per massicciata occorrente lungo il tronco Vallo Pisciotta;

Paleari e Villa di Milano, per fornitura di telerie diverse;

Ferrino Cesare di Torino, per fornitura di 250 copertoni per carri da merce;

Niccolini Giorgio e C. di Firenze, per fornitura di 750 copertoni per carri da merce.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Direzione del Genio Militare di Torino (15 ottobre, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ristauro nel R. Arsenale Vecchio in Torino. Importo L. 32,000. Cauzione L. 3200. Lavori compiuti in 90 giorni.

R. Prefettura di Salerno (17 ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti onde portare a sezione completa la parte emergente del tratto di Molo di Ponente nel porto di Salerno tra le sezioni 3ª e 4ª. Importo L. 79,000. Cauzione provvisoria L. 6000. Cauz. def. il decimo.

Comune di Rivolta d'Adda (*Cremona*) (17 ottobre, ore 12 mer., fatali). — Appalto della costruzione della parte di ponte in ferro sull'Adda, aggiudicato provv. alla Ditta Miani e Silvestri di Milano, per l'importo di L. 50,448.77 (V. n. 33).

Genio Militare di Torino (18 ottobre, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di miglioramento nei fabbricati militari di Venaria-Reale. Importo L. 10,000. Cauzione L 1000 Lavori compiuti in 60 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Catanzaro (21 ottobre, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 7° tronco della strada provinciale di prima serie, n. 7, Soveria Mannelli-Santa Severina, compreso fra la sponda sinistra del torrente Fiumara Grande e la Sella Campanaro (metri 8,231), venne deliberato per lire 316,110.90, dietro l'ottenuto ribasso di lire 23.70 per cento (V. n. 36).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ancona. (21 ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo). Appalto per la quinquennale manutenzione delle opere e provviste occorrenti alle opere d'arte del porto di Ancona. Importo totale L. 225,000. Cauzione provv. L. 11,250. Cauz. defin. il decimo.

Genio Militare di Verona (22 ottobre, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione del braccio di fabbricato ad est del primo cortile della caserma Catena in Verona. Importo L. 14,000. Cauzione L. 1400. Lavori compiuti in 80 giorni.

Congregazione di Carità di Civitavecchia (22 ottobre, ore 10 antim., definitivo). — Appalto per i lavori di ristauro nella casa in via Sangallo, n. 10. Importo ridotto L. 27,773.25 (V. n. 36 e 39).

Comune di Lemie (*Torino*). (23 ottobre, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria verso Viù a partire dal Capoluogo (Cappella di San Lorenzo) sino al confine con Viù sulla destra del torrente Stura, diviso in due lotti: 1° lotto, dalla sezione 1ª alla 81ª (m. 1141.80). Importo L. 33,000. Cauzione provv. L. 1700. Cauzione defin. il decimo.

2° lotto, dalla sezione 87ª alla 127ª compreso il ponte sul torrente Stura a monte della borgata Porcili (m. 1338.90). Importo L. 26,000. Cauzione provv. L. 1300. Cauzione defin. il decimo.

R. Prefettura di Caltanissetta (23 ottobre, ore 12 merid., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria Mazzarino-Riesi, tronco compreso dalla provinciale Mazzarino-Vigne Vanasco allo Sperone S. Filippo (m. 3945). Importo L. 44,815.68 (V. n. 38).

R. Prefettura di Genova (24 ottobre). — Appalto per le opere e provviste occorrenti al prolungamento di un tratto di banchina d'ormeggio nel porto di Savona. Imp. L. 26,500. Cauz. L. 2000.

Direzione straordinaria del Genio Militare di Venezia (28 ottobre, ore 2 pom., unica e definitiva). — Appalto dei lavori vari per la costruzione di un fabbricato per alloggio, di una tettoia; per impianto di una motrice, compresa la muratura delle caldaie, il fumaiuolo ed accessori; non che per il ristauro radicale di diversi fabbricati nel R. Arsenale militare marittimo di Venezia. Importo L. 63,500. Lavori compiuti in 200 giorni. Cauzione L. 6000.

Deputazione Provinciale di Modena. (29 ottobre, ore 12 mer., unica e definitiva). — Appalto dei lavori di costruzione del tronco della strada di serie N. 40, compreso fra la Madonna di Poggioraso e la provinciale del Serpentino, (m. 4438). Importo L. 50,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Venezia — (25 ottobre, ore 12 mer., unica e definitiva). — TRASFORMAZIONE di tonnellate 646.50 di ferro comune e ferro omogeneo vecchio in tonn. 215.50 di ferro fino nuovo in verghe tonde quadre e piatte di diverse dimensioni. Importo L. 23,705. Cauzione L. 2400.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Società Anonima delle Ferriere, Roma: ferro fino in verghe, L. 23,930.36;

Frat. Moleschott, Roma: carboni elettrici Siemens, L. 4673,60;

Fratelli Moleschott, Roma: 1 caldaia tubolare verticale, L. 6900;

Magnoni ing. Rasura e C., Monza: boe d'ormeggio, L. 12,240.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto il lavoro di rafforzamento di un ponte metallico sulla linea Palermo-Porto-Empedocle per conto delle Strade Ferrate della Sicilia.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Ottobre 4	Ottobre 11
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 711.75	710.50
»	»	Mediterranee	» 578	573.50
»	»	Sicule	» 610	610
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	285
»	»	Palermo Marsala-Trapani	» 365	365
»	»	Gottardo	» 825	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 533.50	533.50
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 294	294
»	»	Novara-Seregno	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 310 50	310.50
»	»	» 2ª emiss.	» 308.50	308.50
»	»	Centrale Toscana	» 510	510
»	»	Meridionali	» 309	310
»	»	Sarde, serie *A*	» 305	305
»	»	» serie *B*	» 308	308
»	»	» 1879	» 300	300
»	»	Pontebba	» 456	456
»	»	Nord-Milano	» 263.50	263.50
»	»	Meridionali Austriache	» 538	340
»	»	Gottardo 4 %	» 102.50	102.25

CONVOCAZIONI.

28 ottobre. — **Società Anonima dei Tramways di Tunisi.** — Assemblea generale ordinaria nella sede sociale a Liegi, presso St-Jean, 13, alle ore 2 pom.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. — XLIª Estrazione dei Buoni in oro (V. pagine *Annunzi*).

La *Gazzetta Ufficiale del Regno* del 4 ottobre, N. 233, pubblica la distinta delle obbligazioni della cessata Società delle **Strade Ferrate Romane**, passate a carico dello Stato, comprese nell'estrazione annuale avvenuta il 10 e 13 settembre u. s.

Distinta complessiva.

N.					Serie
N. 101	obbligazioni delle	Ferrovie	Livornesi	- Serie	A
» 34	»	»	»	- »	B
» 340	»	»	»	- »	C
» 487	»	»	»	- »	D¹
» 682	»	»	»	- »	D²

Le suddette obbligazioni cesseranno di fruttare a tutto dicembre 1890, ed il rimborso, alla pari del capitale, avrà luogo dal 2 gennaio 1891.

N.					
N. 67	obbligazioni della	Ferrovia	Lucca-Pistoia	- Emissione	1856
» 33	»	»	»	- »	1858
» 77	»	»	»	- »	1860

Queste obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto febbraio 1891, ed il rimborso alla pari del capitale comincierà dal 1° marzo 1891.

N. 20 obbligazioni Strada Ferrata Centrale Toscana ed Asciano-Grosseto, Serie A; N. 58, Serie B; N. 61, Serie C.

Queste cesseranno di fruttare con tutto dicembre c. a., ed il rimborso alla pari del capitale, unitamente al premio di L. 200 (dedotta la ricchezza mobile in L. 26,40) comincierà col 1° gennaio 1891.

N. 3966 obbligazioni comuni delle Ferrovie Romane.

Le obbligazioni comuni cesseranno di fruttare a tutto il 31 dicembre 1890 ed il rimborso avrà principio dal 1° gennaio 1891.

Tutti i suddetti pagamenti saranno effettuati dalla Cassa Centrale del Debito Pubblico e dalle Tesorerie provinciali di Firenze e di Torino sopra mandati che dalla Direzione generale del Debito Pubblico saranno emessi a seguito di regolare domanda dei possessori dei titoli, contro restituzione delle obbligazioni e relative cedole non mature al pagamento a cominciare da quella che scade al 1° luglio 1891.

Strada Ferrata Vittorio Emanuele. — Distinta delle 1844 Obbligazioni da L. 500 (rimborsabili dal 1° corrente ottobre) state estratte:

N. 35101 al 35200 — 65801 al 65844 — 69501 al 69600 106101 al 106200 — 107701 al 1078000 — 115801 al 115900 — 118901 al 119000 — 140401 al 140500 — 143801 al 143900 150301 al 150400 — 159201 al 159300 — 195501 al 195600 — 199801 al 199900 — 318001 al 3118100 — 349601 al 349704 — 353401 al 353500 — 369901 al 370000 — 391201 al 391300 — 397501 al 397600 — Le suddette obbligazioni sarano rimborsate dalla Cassa Centrale del Debito Pubblico in Roma.

Ferrovia Torino-Novara. — 33ª estrazione effettuatasi il 29 agosto u. s. delle Obbligazioni 1856 68.

41 63 85 181 184 370 441 498 530 540 622 752 832 996 = 1076 131 196 236 340 447 455 458 521 627 671 786 832 992 = 2085 179 199 210 277 322 658 709 718 804 893 936 = 3032 075 176 246 515 79[illegible] 852 948 = 4032 058 304 335 378 418 555 619 653 692 728 740 846 = 5033 113 371 425 438 483 513 606 661 931 940 = 6174 283 321 360 440 442 444 495 512 776 843 = 7014 037 041 054 073 145 160 221 236 315 346 656 819 889 = 8009 033 073 181 281 433 478 516 525 549 592 969 = 9001 026 066 081 257 260 472 493 761 801 852 480 924 = 10057 068 157 204 265 293 321 371 387 401 418 567 576 597 677 805 914 = 11011 078 362 395 443 471 512 513 531 581 623 695 735 909 = 12008 024 303 311 368 444 449 497 513 580 748 874 = 13012 088 133 264 268 358 436 477 487 499 512 524 559 630 678 885 = 14047 202 269 312 404 448 455 514 532 535 543 585 766 774 782 799 832 870 873 946 957 983 = 15010 275 389 428 472 614 669 736 744 763 775 946.

Rimborso in L. 320 per Obbligazione dal 1° ottobre 1890.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

BELGIO. — Mercato fermo, con tendenza al rialzo, limitata soltanto dalla concorrenza tedesca. Si è notata qualche anomalia nei prezzi; p. es., nei *fines à cokes*, venduti da 15 a 16 fr. come carboni di officina e 13 fr. in concorrenza ai tedeschi.

La produzione del *coke* è assai diminuita; offerto da 20 a 21 fr., conchiuso qualche contratto a fr. 19.

FRANCIA. — Il mercato è sotto l'impressione delle condizioni aggravatesi nel bacino di Pas-de-Calais per le nuove rivendicazioni proposte dai delegati degli operai.

GERMANIA. — Mercato fermo. I sindacati hanno fatto aumentare i prezzi per l'interno, mentre continuano a fare concessioni per l'esportazione.

INGHILTERRA. — Mercato attivo, benchè meno animato quello del carbone per locomotive. Questo è a: 12 sc. 9 d., la tonnellata, 1ª qualità; da 6 sc. 6 d. a 7 sc. il minuto. Carbone per il gaz molto dimandato: 11 sc. 6 d. la tonnellata, franco a bordo. *Coke* fermo a 18 sc. franco a bordo; *coke* per alti forni 16 sc.

ITALIA. — Diamo un prospetto comparativo dell'importazione del carbone in Italia, dall'Inghilterra e dalla Germania, durante i primi sette mesi di ciascun anno del quadriennio 1887-88-89-90:

Primi sette mesi	Dall'Inghilterra	Dalla Germania
1887	Tonn. 1,960,000	29,300
1888	» 2,064,000	40,300
1889	» 1,973,000	72,900
1890	» 2,354 000	61,100

Ferri e Ghise.

BELGIO. — Ferri a fr. 140.

FRANCIA. — Mercato tendente al ribasso. I ferri mercantili ed i ferri *à planchers* non si poterono sostenere rispettivamente a fr. 170 e 175; occorsero concessioni di fr. 2.50 a 5.

GERMANIA. — Mercato debole per i ferri; le *tôles* in ribasso da 15 a 20 M.

Sostenuto invece il mercato degli acciai da 140 a 145 M.

INGHILTERRA. — *Middlesbrough.* — Mercato delle ghise disorganizzato. Per la *Cleveland*, n. 3, i produttori dimandano 50 sc., ed i compratori offrono 49 quantunque precedentemente l'abbiano pagata 51 sc. 6 d. *Warrants*, 48 sc. 6 d.

Persiste l'animazione sul mercato dei ferri, prodotta dalle domande dei fabbricanti, timorosi per le conseguenze del movimento operaio. Barre ordinarie Ls. 6-2-6; *Best bars* Ls. 6-12-6; *tôles* fini Ls. 7-12-6.

Miglioratesi le condizioni del mercato degli acciai; rotaie Ls. 5-2-6; traverse Ls. 6-2-6.

— *Glascow.* — Regna grave impressione per il movimento degli operai; la situazione è difficile. *Warrants* 52 sc. 6 d.

ITALIA. — Come per i carboni, diamo per i ferri un prospetto comparato dell'importazione del ferro in Italia, dall'Inghilterra e dalla Germania, durante i primi sette mesi di ciascuno degli anni del quadriennio 1887-88-89-90:

Primi sette mesi	Dall'Inghilterra	Dalla Germania
1887	Tonn. 77,616	63,936
1888	» 57,633	92,901
1889	» 82,051	51,255
1890	» 100,063	28,109

NB. — Notiamo come l'annuncio, anche da noi riportato nel precedente numero nelle « Notizie ferroviarie estere » sotto la rubrica *Ferrovie Serbe*, a pag. 640, circa la venuta in Italia del Direttore della R. Agenzia Commerciale Italiana a Belgrado per la commissione in Italia di 300 carrozze e carri per le ferrovie della Serbia, ha destato in sommo grado l'attenzione dei giornali esteri, i quali segnalano la concorrenza italiana alle officine dei paesi industriali.

Rame.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato debole. Consegna all'Havre: *Chili*, in barre, fr. 165 i 100 chilogr.; id., ordinario, fr. 160; id., in lingotti, fr. 162.50 *Best Selected*, fr. 170. Rame laminato, fr. 195.

— *Marsiglia.* — Del *Giappone* fr. 150; rosso Tokat, fr. 150. Raffinato in piccoli lingotti, fr. 160; id.. rosso in fogli, fr. 185.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato fermo. Inglese in lingotti da M. 67 a 69. Elettrolittico da M. 79 a 85 ogni 50 chilogr.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato indeciso. *Tough Cake* e lingotti da Ls. 64 a 64-10 la tonnellata di 1015 chilogr.. *Best Selected* da Ls. 67-10 a 68-10; laminato da Ls. 71 a 72. *Chili*, in barre, a contanti, Ls. 60-7-6; a tre mesi, Ls. 60-15.

Stagno.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato tendente a debolezza. *Banca*, consegna all'Havre o a Parigi. fr. 271.25; *Billiton*, id., fr. 268.75; *Détroits*, id., fr. 270. Inglese, consegna all'Havre o a Rouen, fr. 266.25.

— *Marsiglia.* — *Détroits*, fr. 260. *Billiton*, fr. 260; in verghe 265. *Banca*, fr. 270.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato al rialzo. *Banca*, M. 109. Inglese in blocchi M. 111; in barre M. 113 ogni 50 chilogr.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato oscillante. Lingotti, franco a bordo, da Ls. 103 a 104; barre da Ls. 104-10 a 105; affinato da Ls. 105-10 a 106. *Australiano* da Ls. 102-5 a 102-7-6. *Banca* da Ls. 100-7-6 a 100-10. *Détroits* da Ls. 102-15 a 103.

OLANDA. — *Rotterdam.* — Pochi affari. *Banca* fior. 60 1|2. *Billiton* fior. 60.

Piombo.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato fermo. Diverse provenienze, consegna a Parigi, fr. 37.25; id., consegna all'Havre, fr. 36.50. Piombo in lastre e tubi, fr. 46.

— *Marsiglia.* — Piombo dolce, 1ª fusione, da fr. 35.50 a 34; 2ª fusione fr. 32.50; laminato e tubi fr. 38.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Stessi prezzi della settimana precedente.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato al rialzo. Inglese in *saumons*, ordinario, da Ls. 14-12-6 a 14-15; fogli e barre da Ls. 15-7-6 a 15-10; tubi, da Ls. 15-17-6 a 16. Piombo di *Spagna* da Ls. 14-7-6 a 14-10.

Zinco.

FRANCIA. — *Parigi.* — Di *Slesia*, consegna all'Havre, fr. 66.75; altre buone marche, consegna all'Havre, fr. 66.50; id., consegna a Parigi, fr. 67. Affinato fr. 80.

— *Marsiglia.* — Zinco in fogli e *Vieille-Montagne*, fr. 76; in placche fr. 57; placche di *Slesia* fr. 66.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Stessi prezzi della settimana precedente.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Mercato poco animato, prezzi sostenuti. Di *Slesia* o del *Reno* da Ls. 25 a 25-5; marche speciali da Ls. 25-5 a 25-10. Inglese di *Swansea* da Ls. 25-15 a 26; inglese in fogli, da Ls. 26-10 a 27-10.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1890-91. — *Dal 21 al 30 Settembre 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	**4086**	**4065**	+ **21**	**650**	**665**	— **15**
Media	**4086**	**4065**	+ **21**	**649**	**645**	+ **4**
Viaggiatori.	1.449.895 60	1.520.355 77	— 70.460 17	77.566 77	96.128 08	— 18.561 31
Bagagli e Cani	65.466 56	70.259 93	— 4.793 37	2.798 88	3.646 75	— 847 87
Merci a G.V. e P. V. accelerata	433.841 59	460.173 75	— 26 332 16	21.491 73	17.258 22	+ 4 233 51
Merci a P. V.	1.558.404 85	1.606.162 60	— 47.757 75	119.480 64	84.675 37	+ 34.805 27
TOTALE .	3.507.608 60	3.656.952 05	— 149.343 45	221.338 02	201.708 42	+ 19.629 60

Prodotti *dal 1° Luglio al 30 Settembre 1890.*

	RETE PRINCIPALE: ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	RETE SECONDARIA: ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Viaggiatori	12.577.167 61	13.425.857 28	— 848.689 67	651.351 58	838.728 88	— 187.377 30
Bagagli e Cani	546.185 87	566.520 94	— 20.335 07	22.845 90	31.409 11	— 8.563 21
Merci a G. e P. V. accelerata .	2.831.905 91	2.783.753 24	+ 48.152 67	134.790 52	100.368 54	+ 34 421 98
Merci a P. V.	13.275.359 40	14.198.397 07	— 923.037 67	947.859 77	782.238 99	+ 165.620 78
TOTALE .	29.230.618 79	30.974.528 53	—1.743.909 74	1.756.847 77	1.752.745 52	+ 4.102 25

Prodotto per chilometro

	RETE PRINCIPALE: ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	RETE SECONDARIA: ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
della decade	858 45	899 62	— 41 17	340 52	303 32	+ 37 20
riassuntivo	7.153 85	7.619 81	— 465 96	2.707 01	2.717 43	— 10 42

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 26ª Decade — dall'11 al 20 Settembre 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	1.199.851 32	52.550 10	525.332 24	1.356.770 01	6.716 12	3.141.219 79	4.055 00	774 65
1889	1.300.255 80	53.075 77	528.404 46	1.355.212 21	5.539 06	3.242.487 30	3.997 00	811 23
Differenze nel **1890**	— 100.404 48	— 525 67	— 3.072 22	+ 1.557 80	+ 1.177 06	— 101.267 51	+ 58 00	— 36 58
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	25.780.565 98	1.189.434 96	7.918.086 47	32.467.802 81	273.029 78	67.628.920 00	4.055 00	16.677 91
1889	26.241.635 25	1.258.518 30	7.781.462 72	32.136.779 18	292.485 17	67.710.880 62	3.997 00	16.940 43
Differenze nel **1890**	— 461.069 27	— 69.083 34	+ 136.623 75	+ 331.023 63	— 19.455 39	— 81.960 62	+ 58 00	— 262 52
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	92.595 68	1.605 90	33.397 76	103.070 15	1.102 57	231.772 06	1.143 63	202 66
1889	103.498 59	2.225 51	23.602 08	104.983 75	1.032 94	235.342 87	1.153 60	204 01
Differenze nel **1890**	— 10.902 91	— 619 61	+ 9.795 68	— 1.913 60	+ 69 63	— 3.570 81	— 9 97	— 1 35
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	1.947.099 41	43.748 15	498.688 68	2.607.806 72	26.248 79	5.123 591 75	1.130 86	4.530 70
1889	1.994.621 49	42.000 57	444.663 14	2.215.408 91	26.580 75	4.723.274 86	1.131 74	4.173 46
Differenze nel **1890**	— 47.522 08	+ 1.747 58	+ 54.025 54	+ 392.397 81	— 331 96	+ 400.316 89	— 0 88	+ 357 24

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1890	**1889**	*Differenze* nel **1890**	**1890**	**1889**	*Differenze* nel **1890**
Viaggiatori	6.957 70	7.176 00	— 218 30	93.080 54	102.526 45	— 9.445 91
Merci	771 55	968 40	— 196 85	17.948 92	20.462 29	— 2.513 37
Introiti diversi	21 90	58 60	— 36 70	6.708 83	935 85	+ 5.772 98
Totali	7.751 15	8.023 00	— 451 85	117.738 29	123.924 59	— 6.186 30

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

9ª Decade — Dal 21 al 30 Settembre 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1890	102.559 12	1.100 54	9.446 46	118.651 97	453 48	232.211 57	616 00	376 97
1889	101.028 58	1.678 35	9.650 51	117 825 45	493 46	230.676 35	616 00	374 47
Differenza nel 1890	+ 1.530 54	— 577 81	— 204 05	+ 826 52	— 39 98	+ 1 535 22	»	+ 2 50
			PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 30 SETTEMBRE 1890.					
1889-90	859.012 88	15.416 13	105.589 43	1.069.343 54	8.142 85	2.057.504 83	616 00	3.340 11
1888-89	847.119 22	17.621 97	104.812 50	938.387 27	5.950 88	1.913.891 84	616 00	3.106 97
Differenza nel 1890	+ 11.893 66	— 2.205 84	+ 776 93	+ 130.956 27	+ 2.191 97	+ 143.612 99	»	+ 233 14

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	13.305 88	188 80	1.239 09	6.120 09	1 78	20.855 64	126	165 52
1889	11.072 58	101 02	583 52	4.854 25	3 79	16.615 16	97	171 29
Differenza nel 1890	+ 2.233 30	+ 87 78	+ 655 57	+ 1.265 84	— 2 01	+ 4.340 48	+ 29	— 5 77
			PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 30 SETTEMBRE 1890.					
1889-90	111.421 01	962 71	7.354 55	32.475 64	149 12	152.363 03	126	1.209 23
1888-89	109.011 52	715 68	5.537 13	29.758 96	105 73	145.129 02	97	1.496 17
Differenza nel 1890	+ 2.409 49	+ 247 03	+ 1.817 42	+ 2.716 68	+ 43 39	+ 7.234 01	+ 29	— 286 94

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 30 *Settembre* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	5,604.90	18,224.95	3,145.35	2,042.80	3,489.50	6,451.20	10,116.55	7,140.25	2,335.20	7,159.10	3.409.90	1.299.55
Bagagli o Cani	91.55	290.75	52.70	22.05	87.35	12.00	61.20	80.60	28.65	34.05	48.30	9.00
Merci a G. V. ed Accelerata	1 565.45	4,805.10	202.70	208.75	854.80	151.55	169.05	509.25	627.75	1.093.30	329.80	42.00
Merci a P. V.	6,478.30	7,272.15	861.90	2.432.95	738.90	320.65	2,702.55	1.463 80	1,205.05	2.280.35	1.311.15	150.10
Totali	13,740.20	30,592.95	4.262.65	4,706.55	5,170.55	6,935.40	13.059.35	9,193.90	4,196.65	10.566.80	5,099.15	1.500.65

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 260 milioni, interamente versati

SERVIZIO DEI TITOLI **Esercizio della Rete Adriatica**

XLIma **ESTRAZIONE** dei **BUONI IN ORO** eseguitasi in Seduta pubblica il 1° ottobre 1890. — I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° gennaio 1891, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole Semestrali non scadute. — Dal 1° gennaio 1891 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

Titoli da Cinque

Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni	
	dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.
33	161	165	2823	14111	14115	5087	25431	25435	7322	36606	36610	10461	52301	52305
36	176	180	2851	14251	14255	5111	25551	25555	7404	37016	37020	10567	52831	52835
109	541	545	2881	14401	14405	5218	26086	26090	7406	37026	37030	10848	54236	54240
291	1451	1455	2904	14516	14520	5259	26291	26295	7529	37641	37645	10853	54261	54265
301	1501	1505	3086	15426	15430	5330	26646	26650	7570	37846	37850	10903	54511	54515
334	1666	1670	3093	15461	15165	5377	26881	26885	7621	38101	38105	10997	54981	54985
386	1926	1930	3116	15576	15580	5410	27046	27050	7678	38386	38390	11000	54996	55000
398	1986	1990	3132	15656	15660	5435	27171	27175	7910	39696	39700	11003	55011	55015
522	2606	2610	3210	16046	16050	5471	27351	27355	7959	39791	39795	11070	55346	55350
532	2656	2660	3257	16281	16285	5504	27516	27520	8023	40111	40115	11097	55481	55485
559	2791	2795	3263	16311	16315	5586	27926	27930	8075	40371	40375	11101	55501	55505
606	3026	3030	3277	16381	16385	5613	28061	28065	8118	40586	40590	11139	55691	55695
736	3676	3680	3324	16616	16620	5657	28281	28285	8235	41171	41175	11202	56006	56010
772	3856	3860	3385	16921	16925	5702	28506	28510	8268	41336	41340	11209	56041	56045
906	4526	4530	3399	16991	16995	5797	28981	28985	8374	41866	41870	11250	56246	56250
921	4601	4605	3444	17216	17220	5832	29156	29160	8570	42846	42850	11329	56641	56645
1043	5211	5215	3475	17371	17375	5903	29511	29515	8656	43276	43280	11353	56761	56765
1044	5216	5220	3478	17386	17390	5910	29546	29550	8663	43311	43315	11357	56781	56785
1050	5246	5250	3567	17831	17835	5920	29596	29600	8664	43316	43320	11411	57051	57055
1105	5521	5525	3595	17971	17975	5934	29666	29670	8691	43451	43455	11443	57211	57215
1141	5701	5705	3613	18061	18065	5936	29676	29680	8771	43851	43855	11457	57281	57285
1236	6176	6180	3662	18306	18310	6111	30551	30555	8801	44001	44005	11468	57336	57340
1249	6241	6245	3711	18551	18555	6161	30801	30805	9006	45026	45030	11481	57416	57420
1299	6491	6495	3742	18706	18710	6163	30811	30815	9063	45311	45315	11521	57601	57605
1324	6616	6620	3760	18796	18800	6177	30881	30885	9272	46356	46360	11536	57676	57680
1365	6821	6825	3813	19061	19065	6220	31096	31100	9344	46716	46720	11565	57821	57825
1438	7186	7190	3833	19161	19165	6235	31171	31175	9395	46971	46975	11640	58196	58200
1553	7761	7765	3877	19381	19385	6255	31271	31275	9438	47186	47190	11675	58371	58375
1581	7901	7905	3886	19426	19430	6263	31311	31315	9439	47191	47195	11897	59481	59485
1601	8001	8005	3895	19471	19475	6265	31321	31325	9484	47416	47420	12044	60216	60220
1763	8811	8815	3918	19586	19590	6299	31491	31495	9506	47526	47530	12096	60476	60480
1833	9161	9165	3924	19616	19620	6301	31501	31505	9633	48161	48165	12106	60526	60530
1907	9531	9535	3953	19761	19765	6413	32061	32065	9681	48401	48405	12145	60721	60725
1945	9721	9725	3973	19861	19865	6508	32536	32540	9808	49036	49040	12240	61196	61200
1991	9951	9955	3989	19941	19945	6569	32841	32845	9882	49406	49410	12248	61236	61240
2026	10126	10130	4024	20116	20120	6595	32971	32975	9883	49411	49415	12318	61586	61590
2045	10221	10225	4119	20591	20595	6660	33296	33300	9938	49686	49690	12381	61901	61905
2078	10386	10390	4203	21011	21015	6915	34571	34575	9957	49781	49785	12445	62221	62225
2180	10896	10900	4229	21141	21145	6954	34766	34770	10023	50111	50115	12454	62266	62270
2390	11946	11950	4382	21906	21910	7005	35021	35025	10042	50206	50210	12627	63131	63135
2457	12281	12285	4483	22411	22415	7022	35106	35110	10084	50416	50420	12640	63196	63200
2527	12631	12635	4492	22456	22460	7060	35296	35300	10208	51036	51040	12673	63361	63365
2565	12821	12825	4636	23176	23180	7121	35601	35605	10213	51061	51065	12698	63486	63490
2605	13021	13025	4773	23861	23865	7135	35671	35675	10251	51251	51255	12726	63626	63630
2614	13066	13070	4805	24021	24025	7161	35801	35805	10300	51496	51500	12815	64071	64075
2654	13266	13270	4844	24216	24220	7215	36071	36075	10321	51601	51605	12912	64556	64560
2688	13436	13440	4864	24316	24320	7219	36091	36095	10333	51661	51665	12913	64561	64565
2697	13481	13485	4892	24456	24460	7229	36141	36145	10411	52051	52055			
2765	13821	13825	4919	24591	24595	7277	36381	36385	10444	52216	52220			
2780	13896	13900	5032	25156	25160	7282	36406	36410	10446	52226	52230			

Titoli unitarj

Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
65041	65045	73276	73280	80246	80250	89271	89275	94876	94880	102366	102370	112396	112400	124586	124590
65556	65560	73366	73370	80756	80760	89526	89530	95266	95270	102966	102970	112436	112440	124741	124745
65771	65775	73461	73465	81576	81580	89681	89685	96836	96840	103291	103295	112956	112960	124991	124995
66166	66170	73486	73490	81671	81675	89706	89710	97086	97090	103586	103590	113776	113780	125196	125200
66186	66190	73741	73745	81916	81920	89726	89730	97301	97305	104056	104060	113866	113870	125221	125225
66526	66530	73901	73905	81986	81990	89861	89865	97326	97330	104111	104115	114616	114620	125796	125800
66641	66645	73946	73950	82156	82160	89891	89895	97501	97505	104796	104800	114706	114710	126066	126070
66991	66995	74276	74280	82226	82230	89961	89965	97551	97555	105086	105090	114741	114745	126081	126085
67451	67455	74396	74400	82331	82335	90096	90100	97981	97985	105246	105250	115086	115090	126156	126160
67496	67500	74501	74505	82541	82545	90241	90245	98016	98020	105346	105350	115896	115900	126206	126210
67526	67530	74541	74545	82556	82560	90256	90260	98056	98060	105476	105480	116086	116090	126411	126415
67976	67980	74991	74995	82651	82655	90306	90310	98126	98130	105511	105515	116666	116670	126431	126435
68061	68065	75106	75110	82701	82705	90366	90370	98636	98640	105556	105560	116716	116720	126611	126615
68081	68085	75346	75350	82746	82150	90676	90680	98731	98735	106101	106105	117331	117335	126706	126710
68106	68110	76011	76015	82776	82780	90771	90775	98836	98840	106696	106700	117446	117450	127081	127085
68271	68275	76261	76265	82941	82945	90866	90870	98841	98845	106796	106800	117471	117475	127356	127360
68281	68285	76331	76335	83516	83520	91081	91085	98891	98895	106931	106935	117546	117550	127391	127395
69496	69500	76586	76590	83601	83605	91306	91310	98946	98950	106966	106970	117586	117590	127446	127450
69581	69585	76886	76890	83756	83760	91361	91365	99096	99100	107686	107690	118761	118765	127741	127745
69821	69825	77161	77165	84086	84090	91471	91475	99206	99210	107786	107790	118866	118870	128136	128140
70206	70210	77236	77240	84181	84185	91746	91750	99341	99345	107856	107860	118906	118910	128236	128240
70631	70635	77246	77250	84601	84605	91881	91885	99456	99460	108116	108120	119811	119815	128971	128975
70806	70810	77261	77265	84756	84760	91886	91890	99486	99490	108386	108390	120231	120235	129136	129140
70921	70925	77266	77270	85486	85490	92286	92290	99566	99570	108416	108420	120356	120360	129266	129270
71001	71005	77386	77390	85756	85760	92526	92530	100526	100530	108426	108430	120596	120600	129521	129525
71286	71290	77861	77865	85801	85805	92646	92650	100596	100600	108601	108605	121346	121350	130156	130160
71306	71310	77951	77955	86641	86645	93121	93125	100606	100610	108691	108695	122461	122465	130176	130180
71501	71505	78111	78115	87236	87240	93331	93335	100631	100635	109211	109215	122856	122860	130221	130225
71901	71905	78621	78625	87531	87535	94071	94075	100666	100670	109626	109630	123401	123405	130246	130250
71916	71920	78686	78690	87721	87725	94081	94085	100751	100755	110091	110095	123826	123830	130406	130410
71956	71960	78721	78725	87821	87825	94151	94155	100831	100835	110821	110825	123951	123955	130501	130505
72391	72395	79051	79055	88016	88020	94426	94430	101141	101145	111356	111360	123996	124000	130876	130880
72911	72915	79296	79300	88726	88730	94531	94535	101291	101295	111391	111395	124111	124115	131046	131050
72951	72955	79446	79450	88866	88870	94706	94710	101806	101810	111831	111835	124331	124335	131091	131095
73236	73240	79806	79810	88876	88880	94711	94715	101896	101900	112066	112070	124406	124410		

Firenze, il 1° ottobre 1890. **LA DIREZIONE GENERALE.**

NB. Presso l'Amministrazione Centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

CHEMINS DE FER DU NORD ET DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Relations entre Londres, Paris et l'Italie.

Des points ci-contre aux Gares ci-dessus:		BILLETS SIMPLES: Londres (1) 1re classe	Londres (1) 2me classe	Paris (2) 1re classe	Paris (2) 2me classe	BILLETS D'ALLER ET RETOUR: Londres (4) validité	Londres (4) 1re classe	Londres (4) 2me classe	Paris validité	Paris 1re classe	Paris 2me classe
Turin	Mont-Cenis	172 10	128 65	98 60	73 40	45 jours	283 50	210 —	30 jours	160—(5)	115 —
Milan	Mont-Cenis	183 40	134 90	116 65	86 —	45 jours	283 50	210 —	30 jours	172—	125 —
Gênes	Mont-Cenis	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livourne	via Gênes	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Florence	via Gênes	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Rome	via Gênes	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Naples	via Gênes	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Florence	via Bologne	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Rome	via Bologne	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Naples	via Bologne	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mois (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Naples	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mois (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologne	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mois	538 95	395 80	—	—	—
Messine (via Naples)		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OBSERVATIONS.

BILLETS SIMPLES.

(1) Ces billets sont valables pendant 17 jours, sauf ceux de ou pour Brindisi dont la validité est de 30 jours, et permettent aux voyageurs de s'arrêter à toutes les gares P-L-M situées sur l'itinéraire et à six stations italiennes de leur choix. En sus des prix homologués, il est perçu pour droits divers de port une taxe de 1 fr. 75 au profit des Chambres de commerce de Calais ou de Boulogne.

(2) Ces billets sont valables pendant 10 jours.

(3) Billets valables pendant 30 jours.

BILLETS D'ALLER ET RETOUR.

(4) Ces prix comprennent la traversée de Paris par le Chemin de fer de ceinture, mais non la taxe de 3 fr. 50 établie au profit des Chambres de commerce de Calais ou Boulogne, par la loi du 4 décembre 1888 et qui est perçue en sus.

(*) Les voyageurs partis de Brindisi ont la faculté de se rendre de Foggia à Naples en faisant porter par le Chef de gare de Foggia l'autorisation nécessaire sur le billet; ils iront ensuite à leurs frais rejoindre l'itinéraire à Falconara par Rome. — De même dans le sens inverse, il peuvent effectuer à leurs frais le trajet de Falconara-Rome-Naples ou, sur présentation au Chef de gare, leur billet sera rendu valable pour rejoindre l'itinéraire à Foggia.

(**) Les voyageurs se dirigeant sur Londres peuvent se rendre de Rome à Florence par Grosseto et Sienne ou par Pise et Empoli et revenir ensuite à Pise par cette dernière voie. — Inversement, les voyageurs allant à Brindisi peuvent se rendre de Pise à Florence par Empoli, revenir à Pise par la même voie ou se diriger à Empoli sur Rome par Sienne et Grosseto.

(5) La durée de validité des billets d'aller et retour Paris-Turin est portée à 45 jours, lorsque les voyageurs justifient avoir pris à Turin un billet de voyage circulaire intérieur italien.

Service entre Londres, Paris et l'Italie par le Mont-Cenis.

ALLER

STATIONS	1re cl.	1re, 2me classe (*)		1re, 2me classe	
Londres Charing-Gross. Dép.	8 20 m.	11 — matin		8 15 soir	
Londres Victoria —	8 30 m.	11 — matin		8 15 soir	
Douvres —	10 20 m.	1 — soir		10 25 soir	
(heure anglaise) Arr.	Midi	2 20 soir		Min. 10	
Calais-maritime (heure française) Dep.	Midi 40	2 52 soir		1 04 matin	
Boulogne-Gare Arr.	1 35 s.	—		1 58 matin	
Boulogne-Gare Dép.	1 27 s.	—		1 50 matin	
Amiens Arr.	3 28 s.	5 17 soir		3 46 matin	
Amiens Dép.	3 33 s.	5 22 soir		3 51 matin	
Pierrefitte-Stain Dép.	—	—		—	
Paris-Nord Arr.	—	7 15 soir		5 50 matin	
Paris-Nord Dép.	—	7 21 soir		6 19 matin	
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	6 31 s.	8 17 soir		7 10 matin	
	1e 2e cl.	1e 2e cl. (A)	1e, 2e cl.	1e, cl.	1e 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Dép.	7 — s.	9 — s.	9 15 s.	8 50m.	11 15m.
Dijon Arr.	Minuit 05	1 44m.	2 19m.	2 22 s.	5 38 s.
Genève —	6 28 m.	—	8 55m.	8 52 s,	—
Evian —	7 43 m.	—	10 59m.	—	—
Aix-les-Bains —	5 02 m.	6 23m.	8 —m.	8 20 s.	11 45 s.
Chambéry —	5 32 m.	6 48m.	8 30m.	8 55 s.	Min. 07
Modane —	8 59 m.	9 42m.	1 45 s.	—	3 07m.
Turin —	1 58 s.	1 58 s.	6 20 s.	—	7 50m.
Turin Dép.	—	2 25 s.	7 42 s.	—	8 30m.
Milan Arr.	—	5 30 s.	10 58 s.	—	11 40m.
					1e 2e cl.
Turin Dép.	—	2 40 s.	8 20 s.	—	8 25m.
Gênes Arr.	—	6 10 s.	11 45 s.	—	11 55m.
San-Remo —	—	11 05 s.	8 43m.	—	5 56 s.
Pise —	—	10 50 s.	4 —m.	—	4 13 s.
Florence —	—	Min. 40	7 20m.	—	6 30 s,
Livourne —	—	11 30 s.	5 35m.	—	5 27 s.
Rome —	—	6 50m.	11 —m.	—	11 02 s.
Naples —	—	1 35 s.	6 32 s.	—	7 —m.
Brindisi Arr.	—	—	8 36m.	—	6 10 s.
Turin Dép.	—	2 40 s.	7 — s.	—	8 25m.
Alexandrie Arr.	—	4 14 s.	8 50 s.	—	10 03m.
Bologne —	—	—	1 52m.	—	5 — s.
Ancône —	—	—	7 05m.	—	10 55 s.
Brindisi —	—	—	10 47 s.	—	6 15 s.
Florence —	—	—	5 55m.	—	1 26m.
Rome —	—	—	Midi 35	—	7 30m.
Naples Arr.	—	—	6 32 s.	—	1 35 s.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Folkestone-Boulogne, le départ de Londres a lieu à 10 heures matin. Ce train ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Angleterre ou de Calais.

(A) Le train partant de Paris-Lyon à 9 heures soir ne prend à Paris, en 2e classe que les voyageurs à destination d'Aix-les-Bains, Chambéry et de l'Italie par le Mont-Cenis.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salons va directement de Calais à Milan par le train partant de Calais à 2 h. 52 soir et de Paris-Lyon à 9 h. soir.

Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de Calais à la gare de Paris-Lyon par les trains partant de Calais à 1 heure 04 du matin et midi 40.

RETOUR

STATIONS	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.
	1e 2e cl.			
Naples Dép.	8 50 m.	—	—	3 10 s.
Rome —	3 — s.	—	—	11 10 s.
Florence —	9 30 s.	—	—	6 35 m.
Brindisi —	5 58 m.	—	—	9 25 m.
Ancône —	8 — s.	—	—	5 40 m.
Bologne —	1 40 m.	—	—	10 55 m.
Alexandrie —	6 30 m.	—	11 05 m.	5 05 s.
Turin Arr.	8 21 m.	—	1 — s.	7 — s.
Brindisi Dép.	8 30 s.	—	2 20 m.	6 40 m.
Naples —	8 50 m.	—	3 10 s.	10 25 s.
Rome —	3 40 s.	—	9 46 s.	8 — m.
Livourne —	9 50 s.	—	4 — m.	1 50 s.
Florence —	8 45 s.	—	—	11 35 m.
Pise —	10 55 s.	—	4 40 m.	2 33 s.
San-Remo —	8 01 s.	—	3 52 m.	Midi 06
Gênes —	3 30 m.	—	9 — m.	7 10 s.
Turin Arr.	7 25 m.	—	1 — s.	10 45 s.
	(B)			
Milan Dép.	3 25 m.	—	10 30 m.	7 45 s.
Turin Arr.	8 15 m.	—	1 40 s.	10 55 s.
			(A)	
Turin Dép.	8 35 m.	—	2 15 s.	11 15 s.
Modane —	Midi 23	—	5 33 s.	2 15 m.
Chambéry —	3 41 s.	—	8 24 s.	5 02 m.
Aix-les-Bains —	4 11 s.	—	8 59 s.	5 27 m.
Evian —	Midi 46	6 02 s.	—	—
Genève —	3 12 s.	7 32 s.	—	4 15 m.
Dijon —	11 17 s.	1 39 m.	2 06 m.	11 32 m.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 m.	6 50 m.	7 05 m.	5 41 s.
	1e, 2e cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Dép.	7 17 matin			6 11 s.
Paris-Nord Arr.	7 56 matin			7 01 s.
Paris-Nord Dép.	8 22 matin			8 25 s.
Amiens Arr.	10 17 matin			10 26 s.
Amiens Dép.	10 37 matin			10 31 s.
Boulogne-Gare Arr.	Midi 34			Min. 29
Boulogne-Gare Dép.	Midi 26			Min. 21
(heure française) Arr.	1 24 soir			1 21 m.
Calais-Maritime (h. ang.) Dép.	1 25 soir			1 30 m.
Douvres —	3 20 soir	3 20 soir		4 — m.
Londres Victoria Arr.	5 15 soir	—		5 55 m.
Londres Charing-Gross Arr.	(*) —	5 05 soir		5 55 m.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Boulogne-Folkestone, l'arrivée à Londres a lieu à 5 h. 40 s.

(A) Le train partant de Modane à 5 heures 33 soir et arrivant à Paris-Lyon à 7 heures 05 matin ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Italie par le Mont-Cenis, de Chambéry, d'Aix-les-Bains, et en destination de Paris et au-de-là sur le Nord et l'Angleterre.

(B) Le départ de Milan à 3 heures 25 matin n'a lieu que les Dimanches et Fêtes.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salon va directement de Milan à Calais par le train partant de Milan à 10 h. 30 m. et de Paris-Nord à 8 h. 22 m. Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de la gare de Paris-Lyon à Calais, par le train partant de Paris-Lyon à 6 h. 11 du soir.

PÉNINSULAR-EXPRESS. — Train de luxe de la Malle des Indes composé de wagons-salons, restaurants et voitures-lits.

Départ de Londres le vendredi, de Paris-Nord dans la nuit du vendredi au samedi.

Station		Heure	Jour	Station		Heure	Jour
Londres	Dép.	3 15 s.	vendredi	Chambéry	Arr.	11 22 m.	samedi
Paris-Nord	Arr.	11 12 s.	—	Turin	—	6 42 s.	samedi
Paris-Nord	Dép.	Minuit 15	samedi	Alexandrie	—	8 21 s.	samedi
Macon	—	8 05 m.	samedi	Bologne	—	1 26 m.	dimanche
Culoz	—	10 21 m.	samedi	Ancône	—	5 08 m.	dimanche
Aix-les-Bain	—	10 59 m.	samedi	Brindisi	—	4 — s.	dimanche

Ce train relève à Paris-Nord les provenances du Nord de la France, de la Belgique, de la Hollande, et de l'Allemagne. — Il prend et laisse des voyageurs à toutes les stations indiquées à l'horaire ci-contre dans la limite des places disponibles. — Le départ du paquebot de Brindisi à lieu vers 10 heures du soir. — Au retour les voyageurs sont admis dans le train postale de la Malle des Indes, qui part de Brindisi aussitôt après l'arrivée du paquebot. — Ce train contient une voiture mixte avec lits et restaurant, allant à Paris-Nord. — Le nombre des places étant limité, MM. les voyageurs doivent prendre leurs billets d'avance aux agences de la Compagnie des Wagons-Lits et à la gare de Paris-Nord.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE
OFFICINE DI SAVIGLIANO

(*Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (Barriera Lanzo)

Costruzione e Riparazione di Materiale Mobile e Fisso per Ferrovie e Tramvie
Ponti, Fondazioni ad aria compressa - Tettoie e Costruzioni Meccaniche - Ferrovie e Funicolari sistema **ABT**
Gru ed Argani Brevetto speciale **MEGY, ECHEVERRIA** e **BAZAN.**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⌐¬. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia** e **C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:
Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)
con Cave, Forni ed Officine in
Alzano di Sopra, Nese, Ranica, Nembro, Albino, Abbazia di Vall'Alta e Comenduno in Valle Seriana, Riva di Solto e Sulzano, Pilzone sul Lago d'Iseo.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma. — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti. Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 18 Ottobre 1890. NUM. 42.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . «	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale **L. 1,00 la linea**
Annunzi . . . . Cent. **80** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Esposizioni a Torino. — Nuove costruzioni della Rete Sicula (Stato dei lavori al 1° settembre 1890). — Atti Ufficiali concernenti le ferrovie ed i lavori pubblici. — Ferrovia del Gottardo (18° Rapporto: Esercizio 1889 — Fine). — Informazioni particolari del* MONITORE. — *Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Memorandum pratico (Guida degli Appaltatori. — Guida degli Azionisti). — Industrie estrattive e metallurgia. — Prodotti approssimativi decadicali delle Ferrovie Italiane. — Annunzi.*

TORINO

PRIMA ESPOSIZIONE ITALIANA D'ARCHITETTURA

(*Aperta sino al 28 novembre*)

DIVISIONI: I. *Architettura antica e moderna*; II. *Industrie artistiche attinenti all'Architettura;* III. *Pubblicazioni di Architettura;* IV. (Internazionale) *Piani di città, progetti di ingrandimento e risanamento, regolamenti edilizi.*

PRIMA ESPOSIZIONE OPERAIA ITALIANA

(*Aperta sino alla fine d'ottobre*)

DIVISIONI: I. *Manufatti*; II. *Previdenza, Cooperazione, ecc*; III. *Igiene.*

NB. — I normali biglietti di *andata e ritorno* distribuiti per Torino P. N. e Torino P. S. dalle stazioni abilitate dalla Rete Mediterranea, a tutto il 23 corrente ottobre, godranno una validità, pel ritorno, di 5 giorni rispettivamente dal giorno della distribuzione.

Nuove Costruzioni della Rete Sicula

Stato dei lavori al 1° settembre 1890 (*).

I. — FERROVIA NOTO-LICATA.

La forza media giornaliera presente pei cantieri dei seguenti tronchi durante il mese di agosto p. p. fu di 3970 operai, N. 345 carri e N. 70 bestie da soma.

1. *Tronco Noto-Rosolini.*

Movimenti di terra: la quantità di lavoro eseguito ha raggiunto il 90 p. 0|0 degli sterri ed il 90 p. 0|0 dei rinterri. *Opere d'arte:* il ponte a travata metallica di m. 35 sull'Asinaro è eseguito per 65|100 del totale e quello sul Tellaro, pure a travata metallica, di m. 30, per 30|100; i manufatti di luce da m. 3 a m. 10 sono eseguiti per 81|100 del totale e quelli da m. 0.50 a m. 3 per 80|100. *Stazioni:* non è ancor fatto alcun lavoro. *Case cantoniere*: il lavoro delle case cantoniere, sia semplici che doppie, è eseguito per 45|100 del totale. *Passaggi a livello*: è eseguito il 70 0|0 del lavoro totale. *Gallerie:* Sono in costruzione le *gallerie* Minniti (m. 129), Gioè (m. 330), Portello (m. 68), Inferno (m. 154). Lo scavo di avanzata ha raggiunto m. 129 nella 1ª, m. 287 nella 2ª, m. 68 nella 3ª e m. 154 nella 4ª.

2. *Tronco Rosolini-Pozzallo.*

Movimenti di terra: eseguito il 94 p. 0|0 dello scavo ed il 93 p. 0|0 del rialzo. *Opere d'arte:* gli acquedotti di luce da m. 0.50 e m. 3 sono eseguiti per il 70 p. 0|0 del totale; e quelli da m. 3 a m. 10 pel 99 p. 0|0. *Stazioni:* nessun lavoro. *Case cantoniere:* eseguito il 75 p. 0|0 del totale. *Passaggi a livello:* eseguiti per 90|100 del totale.

3. *Tronco Pozzallo-Sampieri.*

Movimenti di terra: eseguito l'85 p. 0|0 degli scavi, ed il 75 p. 0|0 dei rialzi. *Opere d'arte:* gli acquedotti da m. 0.50 a m. 3 sono eseguiti per l'80 p. 0|0 ed i manufatti da m. 3 e m. 10 per il 98 p. 0|0. *Stazioni:* i fabbricati viaggiatori della stazione di Pozzallo e della fermata di Sampieri ed il magazzino merci e piano caricatore della prima sono eseguiti pel 70 p. 0|0 del totale; e la tettoia e piano caricatore della seconda per l'80 p. 0|0. *Case cantoniere:* il lavoro già fatto corrisponde al 54 p. 0|0 del totale. *Passaggi a livello*: sono compiuti per 4|5.

4. *Tronco Sampieri-Scicli.*

Movimenti di terra: eseguito l'85 p. 0|0 dello scavo ed il 73 p. 0|0 dei rialzi. *Opere d'arte*: i manufatti da m. 0.50 a m. 3 sono eseguiti per 53|100 del totale; ed i manufatti da m. 3 a m. 10 per 48|100. *Stazioni*: stazione di Scicli, eseguito il 67 p. 0|0 del fabbricato viaggiatori, l'82 p. 0|0 del magazzino merci e del piano caricatore ed il 50 p. 0|0 dei cessi. Del lavoro delle *case cantoniere* è eseguito il 22 p. 0|0; e di quello dei *passaggi a livello*, il 72 p. 0|0.

5. *Tronco Scicli-Modica.*

Movimenti di terra: eseguito il 59 p. 0|0 dello scavo ed il 43 p. 0|0 del rialzo. *Opere d'arte*: ponte obliquo a 3 ar-

(*) Per lo *stato dei lavori al 1° agosto 1890*, vedi n. 37 a pag. 585.

cate di m. 6 cadauna sul Modica, eseguito per 69|100 del totale; gli acquedotti da m. 0.50 a m. 3 per 68|100. *Stazioni:* eseguiti 10|100 del fabbricato viaggiatori della stazione di Modica. *Case cantoniere:* i lavori sono appena incominciati. *Passaggi a livello*: eseguita la decima parte del lavoro totale. *Gallerie*: sono previste 4 gallerie, cioè: Fiumilato di m. 72, Mandorlese di m. 322, San Martino di m. 100, e Modica di m. 1689. Il lavoro di piccola sezione è di m. 300 per la 1ª, di m. 106 per la 2ª, di m. 50 per la 3ª e di m. 281 per la 4ª.

6. *Tronco Modica-Ragusa Inferiore.*

Movimenti di terra: eseguiti gli scavi per oltre metà del totale, e gli sterri per più del terzo. *Opere d'arte*: il viadotto a 5 arcate di m. 8 ciascuno sul Veninato è eseguito per 8|100; il ponte sull'Erminio a 3 arcate di m. 15 ciascuna è fatto per un quarto; i manufatti da m. 0.50 a m. 3 sono eseguiti per 36|100 e quelli da m. 3 a m. 10 per 2|100. *Stazioni*: nulla di eseguito. *Case cantoniere*: eseguite per poco meno di un terzo del totale. *Passaggi a livello*: il lavoro fatto corrisponde a circa il 40 p. 0|0. *Gallerie*: sono 4: Costa del Diavolo di m. 418; Fiumara grande, di m. 652; Ottaviano di m. 500; e Piese di m. 114. Lo scavo di piccola sezione ha raggiunto m. 41 nella 1ª, m. 180 nella 2ª e m. 181 nella 3ª. Lo scavo della 4ª non è ancora incominciato.

7. *Tronco Ragusa Inferiore-Ragusa Superiore.*

Movimenti di terra: il lavoro eseguito rappresenta il 40 p. 0|0 dello scavo previsto ed il 33 p. 0|0 del rialzo complessivo. *Opere d'arte*: fatto per metà il viadotto a 5 arcate di m. 8 ciascuna sul Cavo Grande; iniziati i lavori del viadotto di 7 arcate di m. 12 ciascuna sul San Leonardo, del viadotto a 4 arcate di m. 6 ciascuna più una di m. 12 sul Misericordia, e dei manufatti da m. 3 a m. 10; gli acquedotti da m. 0.50 a m. 3 sono eseguiti per 1|5 del totale. *Stazioni*: nulla di fatto. *Case cantoniere*: fatto il 20 p. 0|0 del lavoro totale. *Passaggi a livello*: compiuti per 12|100. *Gallerie*: sono sei: Monte di m. 78, Porato di m. 1016, Ragusa di m. 941, Cappuccini di m. 31, La Croce di m. 702 e Castiglia di m. 56. Lo scavo di piccola sezione ha raggiunto m. 192 nella 2ª, m. 188 nella 3ª, m. 31 nella 4ª e m. 89 nella 5ª; la prima e la sesta non sono ancora incominciate.

8. *Tronco Ragusa Superiore-Vittoria.*

Movimenti di terra: sono già eseguiti 31|100 del totale di scavo e 28|100 del totale dei rialzi. *Opere d'arte*: il viadotto a 3 arcate di m. 8 ciascuna sullo Scarpari è fatto per un quarto circa; il viadotto a 4 arcate di m. 8 cadauna sul Paolino non è ancora incominciato. Tanto i manufatti da m. 0.50 a m. 3, come quelli da m. 3 a m. 10 sono eseguiti per poco più del terzo del loro totale. *Stazioni*: non si è ancor fatto alcun lavoro. *Case cantoniere*: sono già fatti 28|100 del lavoro totale. *Passaggi a livello*: sono compiuti per un quinto. *Gallerie*: ve ne sono due, San Giovanni di m. 429 e Boncampello di m. 60; nella prima, lo scavo di avanzata ha raggiunto m. 154; la seconda non è ancora incominciata.

9. *Tronco Vittoria-Terranova.*

Movimenti di terra: sono appena iniziati. *Opere d'arte*: il lavoro eseguito tanto pei manufatti da m. 0.50 a m. 3, come per quelli da m. 3 a m. 10 è insignificante; il ponte a travata metallica di m. 20 sul Gela è fatto per poco meno della metà; il ponte sul Durillo a travate metalliche, una di m. 30, e le altre due di m. 5 non è ancora incominciato. *Stazioni*: sono in costruzione poco avanzata il magazzino merci, il piano caricatore ed i cessi della stazione di Vittoria ed il fabbricato viaggiatori della stazione di Biscari. *Case cantoniere*: il lavoro è appena iniziato. *Passaggi a livello*: nulla di fatto.

10. *Tronco Terranova-Licata.*

Movimenti di terra: sono pressochè ultimati tanto gli scavi che i rialzi. *Opere d'arte*: i manufatti da m. 0.50 a m. 3 sono prossimi a compimento; i manufatti da m. 3 a m. 10 sono eseguiti per 85|100 del totale; i ponti a travata metallica sul Cattano, sul Colomella e sul San Pietro, i due primi di m. 14 ed il terzo di m. 30, sono eseguiti per circa 6|10 del totale; il ponte a travata metallica in tre luci, la centrale di m. 36 e le laterali di m. 32 ciascuna, sul fiume Imera, è prossimo a compimento. *Stazioni*: di Terranova, sono eseguiti 4|5 all'incirca del fabbricato viaggiatori, del magazzino merci e del piano caricatore e la metà dei cessi: di Butera, eseguito un terzo del fabbricato viaggiatori e dei cessi; la tettoia ed il piano caricatore non sono ancora incominciati; di Falconara, sono fatti 4|5 circa del fabbricato viaggiatori e 3|5 della tettoia e del piano caricatore. *Case cantoniere* e *passaggi a livello*: eseguito l'84 p. 0|0 delle prime ed il 90 p. 0|0 dei secondi.

II. — LINEA SCORDIA-CALTAGIRONE.

La forza media giornaliera presente sui cantieri dei seguenti tronchi, durante il mese di agosto p. p. fu di 1880 operai, 56 bestie da soma e 110 carri.

1. *Tronco Scordia-Militello.*

Movimenti di terra: sono eseguiti 6|10 di scavo e 55|100 dei rialzi. *Opere d'arte*: i manufatti da m. 0.50 a m. 3 sono quasi finiti; quelli da m. 3 a m. 10 sono compiuti per tre quarti. *Stazioni*: di Fildidonna, fabbricato viaggiatori, eseguito per 2|10; tettoia e piano caricatore per 3|10; di Militello, fabbricato viaggiatori eseguito per 35|100, magazzino merci e piano caricatore per metà, cessi per 4|10. *Case cantoniere e passaggi a livello*: eseguito il 22 0|0 delle prime, ed il 27 p. 0|0 dei secondi. *Gallerie*: si ha una galleria, di San Filippo, lunga m. 90, non ancora incominciata.

2. *Tronco Militello-Vizzini.*

Movimenti di terra: tanto gli scavi che i rialzi sono eseguiti per circa 3|4 del loro totale. *Opere d'arte:* i manufatti da m. 3 a m. 10 sono finiti; quelli da m. 0.50 a m. 3 sono compiuti per 7|10. *Stazioni*: non è ancora eseguito alcun lavoro. *Case cantoniere e passaggi a livello*: i lavori delle prime sono appena iniziati, quelli dei secondi sono eseguiti per 1|4 circa del totale. *Gallerie*: ve ne sono due, la 1ª di m. 328, già perforata in piccola sezione per m. 193; la 2ª di m. 364, già scavata in piccola sezione.

3. *Tronco Vizzini-Grammichele.*

Sono soltanto incominciati i *movimenti di terra* pei quali è eseguito poco meno del decimo del loro totale. Delle *opere d'arte, stazioni, case cantoniere* e *passaggi a livello* nulla di fatto.

4. *Tronco Grammichele-Caltagirone.*

Movimenti di terra: sono eseguiti 16|100 di scavi e 15|100 di rialzi. *Opere d'arte*: i manufatti da m. 0.50 a m. 3 sono fatti per 12|100 del totale. *Stazioni*: di Caltagirone, sono eseguiti 15|100 del fabbricato viaggiatori, 20|100 del magazzino merci e piano caricatore, 15|100 dei cessi, 10|100 della rimessa carrozze. Le *case cantoniere ed i passaggi a livello* non sono ancora incominciati.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale dell'11 ottobre 1890 (N. 239). — **Circolare ministeriale** (Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio), in data **4 ottobre 1890**, ai Presidenti delle Camere di Commercio del Regno sull'Agenzia commerciale italiana a Belgrado (V. *Notizie diverse*).

— **Concorso per esame** ai posti di Vice-Segretario di seconda classe nell'Amministrazione centrale dei Lavori Pubblici. — Le domande debbono presentarsi al Segretariato generale del Ministero dei Lavori Pubblici non più tardi del 5 p. v. novembre.

FERROVIA DEL GOTTARDO

DECIMOTTAVO RAPPORTO

DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE SULL'ESERCIZIO 1889

(*Traduzione del* MONITORE — *Cont. e fine, V. num. 39*).

E. — Risultati finanziari.

Come appare dal *conto d'esercizio* annesso a questo Rapporto, i *prodotti* d'esercizio dell'anno 1889 sono i seguenti:

a) Prodotti dei trasporti ferroviari		fr.	12,723,371.37
b) Prodotti diversi		»	471,211.47
Totale		fr.	13,194,582.84
Le spese d'esercizio ammontano a .		»	6,261,590,03
Eccedenza dei prodotti sulle spese .		fr.	6,932,992.81
A questa, secondo il conto dei profitti e delle perdite, bisogna aggiungere:			
Saldo attivo 1888 . fr.	269,081.33		
Meno le diminuzioni sull'attivo (conto di costruzione) ulteriormente consentite . . . . »	12,355.81	»	256,725.52
I prodotti dei capitali disponibili compresi gli interessi dei fondi di rinnnovamento e di riserva ed il beneficio sul conto degli effetti e dei valori . . .		»	580,104.12
Gli interessi dei capitali impiegati nella costruzione delle nuove linee		»	45,091.45
Il prelevamento sui fondi di rinnovazione, meno il valore dell'antico materiale		»	329,589.63
Totale		fr.	8,144,503.53
L'impiego di questa somma così si scompone:			
Provvisioni, spese occasionate dal pagamento di titoli e tagliandi . fr.	20,770.13		
Servizio degli imprestiti . . . . . . »	3,767,477.56		
Id. delle nuove azioni »	120,000 —		
Ammortamento dei capitali e fondi d'ammortamento . . . . . »	232,760.32		
Diminuz. dell'attivo »	1,567.50		
Versam. di fondi speciali, interessi compresi »	1,128,561.80		
Scopi diversi . . . »	11,957.91	fr.	5,283,095.22
Residuo a disposizione degli azionisti		fr.	2,861,408.31

(Seguono nel « Rapporto » specifiche osservazioni sulle differenti *rubriche dei prodotti*, cioè: *prodotto dei capitali disponibili, prelevamenti statutari sui fondi speciali*; e sulle *spese* del conto profitti e perdite, cioè: *servizio del capitale obbligazioni 5 e 4 0[0; versamenti di fondi speciali; scopi diversi*).

Dopo il pagamento di tutte le spese d'esercizio, il servizio degli imprestiti e gli ammortamenti e le diminuzioni dell'attivo secondo le prescrizioni, la dotazione del fondo di rinnovamento e del fondo di riserva, residua un prodotto netto disponibile di fr. 2,861,408.31. Bisogna tuttavia dedurre da questa somma fr. 250,000 che abbiamo deciso di impiegare come prima annualità per coprire il *deficit* della Cassa dei soccorsi e delle pensioni.

Dal saldo disponibile di fr. 2,611,408.31 noi vi proponiamo di attribuire fr. 2,516,000 alla distribuzione di un dividendo del 7.4 0[0 e di riportare fr. 95,408.31 come saldo attivo al 1° gennaio 1890. A termine degli statuti, il dividendo del 7.4 0[0 deve essere ripartito in ragione del 7.2 0[0 agli azionisti, ossia 36 fr. per azione, e del 0.2 0[0, ossia fr. 68,000, agli Stati sovvenzionanti.

Dal saldo sopraindicato bisogna ancora togliere fr. 8275,47 che, in seguito ad osservazione del Dipartimento federale delle Strade Ferrate, abbiamo acconsentito a trasportare dal conto di costruzione a quello d'esercizio.

Nel nostro precedente Rapporto di gestione, vi abbiamo informato, in questo medesimo luogo (1), che dopo la chiusura dei conti e del bilancio del 1888 il Dipartimento federale delle Strade Ferrate aveva contestato 15 articoli delle spese comprese nel conto di costruzione per la complessiva somma di fr. 83,901.42, e che noi non abbiamo ammesso questa contestazione come più o meno fondata che per 6 di tali articoli per la somma di fr. 12,355.81. Su nostra proposta voi avete deciso di riportare, dopo tutto, al conto di esercizio questi 6 articoli e di mantenere invece il modo di iscrizione adottato per gli altri, cioè di lasciarli nel conto di costruzione.

È soltanto dopo l'Assemblea generale del 29 giugno 1889 che la Cancelleria federale ci ha fatto sapere che il Consiglio federale aveva preso atto, approvandolo, del trasferimento di detti fr. 12,355.81 già inscritti nel conto di costruzione. Ma contemporaneamente insisteva per altre dimande.

(E qui il « Rapporto » espone su tali dimande del Consiglio federale e sulle risposte della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo).

In seguito a queste negoziazioni il Consiglio federale ha portata la questione innanzi al Tribunale federale; e questo, in data 25 ottobre 1889, ha respinto le conclusioni del Consiglio federale.

F. — Servizi ausiliari.

1. — OFFICINE.

Sino al maggio, le officine centrali di Bellinzona furono esercitate nelle medesime condizioni provvisorie del 1888. Il trasporto nelle nuove officine ebbe luogo durante i mesi di maggio e giugno.

Il numero dei funzionari e degli impiegati non fu mutato.

Il numero degli operai, secondo le categorie dei mestieri ha oscillato tra i seguenti limiti:

Numero totale degli operai al 1° gennaio . . . 221
» » » al 31 dicembre . . 267

Il massimo fu di 279 e il minimo di 230.

(Ommettiamo la particolareggiata statistica degli operai divisi per categoria di mestiere).

Furono riparate nelle officine centrali: 80 locomotive, 423 vetture e 1089 carri. Inoltre 41 vetture e 411 carri ebbero leggiere riparazioni ordinarie.

Al 1° gennaio eranvi in riparazione: 9 locomotive, 42 vetture e 20 carri; al 31 dicembre: 12 locomotive, 40 vetture e 52 carri.

Oltre queste riparazioni furono eseguiti altri speciali lavori.

(Ne ommettiamo l'indicazione).

Le *officine dei depositi* si sono occupate specialmente delle riparazioni ordinarie e della manutenzione delle locomotive in servizio; esse hanno inoltre compiuti lavori concernenti gli altri rami di servizio.

Il numero degli operai nelle officine dei depositi ammontò: il 1° gennaio a 42; il 31 dicembre a 56; nel corso dell'anno variò da 41 a 56.

(Ommettiamo la loro ripartizione, secondo le differenti categorie di mestiere, nei tre depositi di Erstfeld, Biasca e Bellinzona).

2. — GAZOMETRO.

La *fabbrica di gaz di petrolio di Bellinzona* ha prodotto nell'esercizio m. c. 19,771 di gaz; il cui consumo così si ripartisce:

A carico del Gottardo (illumin. vetture)	m. c.	11,153.719
» d'altre società »	»	6,861.580
Fughe	»	1,755.701
Totale .	m. c.	19,771.000

(1) Vedi *Monitore*, n. 43, del 26 ottobre 1889, a pag. 684. (*Nota della Redazione*).

Nel 1889 il prezzo del gaz ammontò:
Per m. c. di gaz fabbricato a . . . . . . fr. 1.64
» » » utile . . . . » 1.80
Il gaz fu dato al prezzo di fr. 1.80.
Durante l'esercizio impiegaronsi per la fabbricazione del gaz 42,961 chilogrammi di materie prime; 100 chilogrammi di materie prime hanno dato m. c. 46.02 di gaz.

G. — Diversi.

1. — Accidenti.

Durante l'esercizio del 1889 noi abbiamo dovuto registrare 26 accidenti, cioè:
a) 3 sviamenti su raccordamenti, 1 in piena via;
b) 1 collisione in stazione;
c) 21 accidenti diversi.
Questi accidenti ebbero le seguenti conseguenze:

	morti	feriti
1. Per sviamenti e collisioni:		
Impiegati	—	2
2. Per diverse cause:		
Impiegati	2	15
Altre persone	3	1

A queste cifre bisogna aggiungere il suicidio d'una persona non addetta al servizio.

(Seguono notizie sulle cause degli accidenti seguìti da morte).

2. — Contratti di assicurazione.

Le nostre assicurazioni non hanno subite alcuna modificazione durante l'esercizio 1889.

3. — Casse di previdenza.

a) *Cassa di soccorsi e pensioni per funzionari ed impiegati.*
Al principio dell'esercizio 1889 il numero dei membri era di 896, alla chiusura era di 942; con una media di 920 che, in confronto alla media del 1888 in 890, rappresenta un aumento di 30 membri appartenenti la maggior parte al Servizio della spedizione e del movimento.

Il numero complessivo dei casi di soccorsi e di pensioni, concessi per qualche mese soltanto o per l'anno intero, è salito da 62 a 69; e la media annuale da 44 a 54.

In tre casi compresi nelle precedenti cifre, abbiamo accordato, su speciale richiesta, alcune indennità fisse per una volta tanto, mediante desistenza da ogni pretesa verso la Cassa di soccorsi.

Nel corso dell'esercizio 1889, il prof. Kinkelin a Basilea, terminò il bilancio tecnico dello stato della Cassa, che abbiamo accennato nel nostro precedente rapporto. Secondo questo bilancio, chiuso al 31 dicembre 1886, la Cassa, che noi avevamo impiantata sulle basi proposte dallo stesso prof. Kinkelin, presentava un *deficit* considerabile; ed era perciò necessario aumentare notevolmente i proventi (5 0|0) invocati altra volta dal prof. Kinkelin. Nell'intervallo è entrata in vigore un legge federale concernente le Casse di soccorsi delle Società per le Ferrovie e per la Navigazione a vapore; legge del 28 giugno 1889, a termini della quale gli Statuti delle Casse di soccorso, che hanno per iscopo una assicurazione in caso di infermità, vecchiaia o morte, devono conformarsi a certi determinati principî ed essere sottomessi all'esame del Consiglio federale col bilancio compilato giusta le regole della tecnica delle assicurazioni. Conseguentemente abbiamo creduto dover procedere alla revisione degli statuti attuali ed ordinare nel medesimo tempo la compilazione d'un bilancio tecnico della nostra Cassa al 31 dicembre 1889. Questo bilancio, che abbiamo testè ricevuto, contiene la seguente conclusione: sino a che il tasso delle contribuzioni alla Cassa sarà, secondo la proposta del prof. Kinkelin, colla quale conviene il secondo perito prof. Rebstein, fissato al 9 0|0 (in luogo del 6 0|0 percepito effettivamente dal 1886) la Cassa presenterà al 31 dicembre 1889 un *deficit* di circa 350,000 fr. che, giusta la legge federale concernente le Casse di soccorso, la Società deve colmare mediante una o più annualità.

Omettendo di riportare il quadro contenente i principali risultati del conto annuale, questi così riassumiamo:

		1889	1888
Totale dei *proventi* . .	fr.	139,172.01	129,672.40
» delle spese . .	»	39,886,94	32,783.66
Eccedenza dei proventi.	fr.	99,285.07	96,888.74
Interessi dei valori non ancora riscossi	»	4,977.22	4,526.65
Saldo al 1° gennaio . .	»	682,563.28	585,674.54
Stato della Cassa al 31 dicembre	fr.	786,825.57	687,089.93

(Di questi fr. 786,825.57 si dà nel Rapporto la distinta per il loro impiego in titoli, obbligazioni ed azioni svizzere ed estere).

b) *Casse di soccorso per gli operai ammalati.*
Al 31 dicembre 1889 il numero dei membri della Cassa per gli operai delle stazioni ed officine era di 494, e quello dei membri della Cassa per gli operai del servizio di manutenzione era di 251.

(Come per la Cassa dei soccorsi e delle pensioni riassumiamo i risultati del conto annuale, esposti in un prospetto del Rapporto; il quale indica eziandio come sia stato impiegato il residuo attivo).

Al 31 dicembre 1889		Casse di soccorso per gli operai del servizio manutenzione della linea	delle stazioni magazz. officine e depositi	dei lavori del doppio binario	TOTALE
Entrata	fr.	23,981.59	56,622.77	23,029.99	103,634.35
Spese .	»	3,777.14	15,128.93	13,471.72	32,377.79
Saldo	fr.	20,204.45	41,493.84	9,558.27	71,256.56

c) *Fondo destinato a ricompensa degli atti eminenti per prevenire gli accidenti nell'esercizio.*
Durante l'esercizio 1889 questo fondo si è accresciuto dell'importo de' suoi interessi, ossia di fr. 2,462.91. Nelle spese figurano L. 60 per gratificazioni accordate: ad un guardafreno del treno 206 che in stazione di Giornico salvò un macchinista minacciato da una locomotiva di manovra; a un guardafreno che trovò una rottura di rotaie pericolosa nella galleria di Leggistein e fermò il treno presso la casa di guardia.

Al 31 dicembre 1889 il fondo ammontava a fr. 63,274.01 con un aumento di fr. 2,402.91 in confronto alla corrispondente epoca del 1888.

(Ommettiamo altre particolarità sull'impiego di detti fondi in titoli).

H. — Stato del personale.

Media dell'anno.

(Riassumiamo notando puramente il totale di ciascuna categoria, senza punto riportare il numero degli impiegati per ciascun ufficio di esse).

		1889	1888
1. Amministrazione generale	N.	115	108
2. Sorveglianza e manutenzione della linea	»	655	672
3. Spedizione e movimento	»	693	641
4. Trazione	»	236	235
5. Servizio delle officine	»	318	260
Totale	N.	2017	1916

Riassunto.

	1889.	1888
Impiegati	1243 cioè 4.67 per km.	1180 ossia 4.43 per km.
Giornalieri	774 » 2.91 »	736 » 2.77 »
Totale	2017 cioè 7.58 per km.	1916 ossia 7.20 per km.

Noi poniamo fine, Signori, al nostro rapporto, esprimendovi l'assicurazione della nostra più distinta considerazione.
Lucerna, 22 maggio 1890.

Per la Direzione — Per il Consiglio d'Amministrazione della ferrovia del Gottardo:

Il Presidente J. Zingg. — *Il Vice-Presidente* Schuster-Burckhardt.
Il 1° Segretario Schweizer. — *Il Segretario* Schweizer.

Sono annessi al *Rapporto*: Tavole statistiche; Conti annuali e il bilancio; Prospetti grafici dei risultati dell'esercizio dal 1883 al 1889.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Consolidamento della galleria di Monte Olimpino tra Como e Chiasso.

Il 12 corrente si compivano i lavori di costruzione dell'arco rovescio in galleria di Monte Olimpino fra Como e Chiasso.

La prima metà di quel sotterraneo, escavato in marmo, da parecchi anni accennava a movimenti sensibili e crescenti dissesti con deformazioni in più punti, che senz'altro reclamavano un energico provvedimento a garanzia della sicurezza di quell'importante manufatto, che è tratto d'unione fra l'Italia, la Svizzera e la Germania.

La Società delle Ferrovie del Mediterraneo esercente la linea Milano-Chiasso, anche per conto della Rete Adriatica, dopo maturi studi, trovò indispensabile progettare la costruzione dell'arco rovescio per un tratto di 702 metri in prosecuzione alla prima tratta di metri 164 esistente all'imbocco verso Como; ed il progetto veniva d'urgenza approvato dal Governo in un con quello di riforma del rivestimento in due tratte distinte più danneggiate, per m. 101, previa generale puntellazione della parte di galleria in movimento per una estesa di ben 300 metri.

Queste puntellazioni, eseguite nel novembre e dicembre scorso anno, con legnami di eccezionali dimensioni e di due distinti tipi, a norma delle condizioni della galleria, valsero a fermare il riavvicinamento lentissimo ma progressivo dei due piedritti e mantenere la sagoma necessaria pella circolazione dei treni; e devesi altresì a tali puntellazioni se poteronsi poscia, senza interruzione, eseguirsi i lavori necessari nella parte più danneggiata della galleria.

Iniziata la costruzione dell'arco rovescio alla fine di febbraio con escavi in due distinte tratte, sopravvennero tosto le difficoltà create dalle abbondanti infiltrazioni laterali; chè, più si approfondava l'escavo, più si mettevano in azione le sorgive, ed occorreva aumentare i mezzi di asciugamento in uno spazio angustissimo.

Organizzatosi tuttavia fin dal principio il lavoro con un programma bene definito e con rigorosa disciplina, si raggiunse in breve una media di escavo e successivo lavoro murario pella formazione della controvolta con tombino centrale di metri 2 al giorno, procedendo dai due attacchi; media che andò poi mano mano aumentando fino a raggiungere nell'ultimo periodo i metri 4 di lunghezza.

Per dare un'idea delle difficoltà che l'esercizio della linea creava al lavoro, basti il dire che per l'*echafaudage* di una campata di soli 9 metri occorreva levare persino tre notti consecutive il binario di corsa e ripristinarlo nell'intervallo fra i treni. Il sistema d'armatura del binario era costituito da lungherine accoppiate sotto il binario stesso, sostenute da ritti o zatteroni ogni 3 metri e distanziate in modo da lasciare uno spazio sufficiente per la formazione del tombino centrale; il treno percorreva così una tratta di 150 a 200 metri, secondo i casi, su un ponte continuo di legname che veniva poi col progresso di lavoro mano mano demolito, 9 metri per volta, e ricostruito in avanzata.

Le molteplici complicatissime fasi del lavoro escavo, asciugamenti, perforazione di banchi rocciosi, spaccatura di trovanti, sottomurazione in breccia dei piedritti, formazione delle imposte, armatura del binario, muratura del contrarco, costruzione del tombino e dei marciapiedi, esporto delle materie di escavo con appositi treni, demolizione e ricostruzione delle armature del binario: tutto doveva farsi in un campo ristrettissimo, provvedendo alla continuità dell'esercizio, dei cordoni telegrafici, dell'illuminazione elettrica pel lavoro della condotta d'acqua potabile alla città di Como, della tubazione forzata pel rifornitore delle locomotive, e tutto venne sempre compiuto con regolarità e sollecitudine veramente assai commendevoli. Ed è con vera soddisfazione che si constata come in meno di otto mesi di effettivo lavoro venne ultimata un'opera così importante pel consolidamento d'una galleria internazionale, senza sospendere e nemmeno ritardare sensibilmente alcuno dei numerosissimi treni che nel frattempo transitarono in galleria e senza la più lieve disgrazia agli operai che in numero di 300 a 400 giornalmente presero parte ai lavori in turno giorno e notte.

Ed attestati di elogio alla Dirigenza dei lavori tributarono i tecnici svizzeri e tedeschi, espressamente inviati in luogo dalle rispettive Amministrazioni e Governi per accertarsi della sicurezza assoluta dell'esercizio; troppe voci di apprensioni e di allarmi infondati essendosi diffusi ovunque, appena i lavori assunsero un certo sviluppo.

Ora si sta lavorando alla ricostruzione dei piedritti e della calotta nelle tratte deformate e screpolate; lavoro che, per quanto importante e delicato, non presenta le gravi difficoltà della costruzione del contrarco, così felicemente di questi giorni compiutosi, sicchè ormai puossi dire del tutto assicurata la stabilità di quell'opera importantissima.

><

Prossima gara fra Ditte Nazionali per la fornitura di 70 carrozze alla Mediterranea.

Sappiamo che il Ministero dei Lavori Pubblici ha autorizzata la Società del Mediterraneo ad indire la gara nazionale per la provvista di 70 carrozze (35 di prima classe e 35 miste di prima e seconda), già da noi preannunciata nelle « Informazioni » del n. 35 a pag. 556, nonchè della relativa grossa ferramenta, cioè ruote e molle.

Crediamo che gli inviti alla gara verranno diramati tra pochi giorni.

Circa i particolari delle carrozze e la distinta dei lotti, rinviamo i nostri lettori alle preaccennate « Informazioni » del n. 35.

><

Per la preferenza all'industria italiana nell'acquisto di materiale ferroviario.

Sappiamo che il Ministro dei Lavori Pubblici ha vivamente raccomandato alle Amministrazioni ferroviarie affinchè, sia negli acquisti di materiali correnti, che nelle ordinazioni speciali procurino per quanto possibile di dare la preferenza alla industria nazionale.

Ci consta, a questo proposito, che le Amministrazioni predette hanno date assicurazioni al R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate che terranno nel dovuto conto la suaccennata raccomandazione, per quanto Esse, anche in passato non abbiano mancato, e non di rado anche con maggiore spesa, di dare la preferenza alla industria nazionale.

><

Ferrovia Aulla-Lucca.

(Progetti dei due tronchi Ponte a Moriano-Bagni di Lucca e Fivizzano-Aulla).

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia Aulla-Lucca ha sottoposto alla approvazione governativa, i progetti dei due tronchi della ferrovia medesima compresi, l'uno, fra Ponte a Moriano ed i Bagni di Lucca, l'altro fra Fivizzauo ed Aulla.

Il primo di detti tronchi misura la lunghezza di m. 13,870.40 e la sua spesa complessiva di costruzione è preventivata di L. 8,572,000; il secondo è lungo m. 11,201.09 ed il suo costo totale è presunto di L. 5,530,000.

Di entrambi i suindicati progetti daremo alcuni ragguagli in un prossimo numero del *Monitore.*

><

Ferrovia Cosenza-Nocera.

(Per l'applicazione del sistema Abt al valico appennino).

Sappiamo che dalla Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Cosenza a Nocera sono stati eseguiti studî sulla possibilità di un'utile applicazione del sistema Abt nel Valico dell'Appennino, al Piano del Lago, fra le Valli Albicello e Savutto.

Dagli studî fatti, da quanto ci viene affermato, sarebbe risultata la possibilità di raggiungere il Piano del Lago con pendenza non superiore al 60 per mille, senza che vi sia bisogno di ricorrere alla costruzione di opere speciali o di galleria.

Giusta il progetto studiato dalla Amministrazione provinciale, in corrispondenza alla tratta in cui è possibile l'applicazione del sistema Abt, della lunghezza di chilometri 6, corrisponde un tracciato di 11 chilometri, in difficilissime condizioni, lungo il quale sono previsti N. 6 importanti viadotti e N. 6 gallerie, e che, appunto per ciò e per le difficoltà di costruzione è preventivato dell'importo di L. 1.140.000 al chilometro.

Secondo gli studi fatti dalla predetta Direzione tecnica la pendenza del 60 per mille dovrebbe adottarsi anche per la discesa fra le stazioni di Rogliano e di Carpanzano.

><

Ferrovia Genova-Ovada Asti.

(Per l'appalto di ferri minuti ad armamento dei tronchi tra il chilom. 76 e la stazione di Asti).

Facendo seguito all'informazione data nel n. 41, a pag. 652, circa il fabbisogno dei materiali di 1° tipo delle ferrovie complementari occorrenti per l'armamento dei tronchi compresi fra il chilometro 76 e la stazione di Asti, della nuova ferrovia Genova-Ovada-Asti, annunciamo che dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici è stato approvato il progetto d'appalto per la fornitura dei ferri minuti, di cui nello stesso numero 41 abbiamo dato la distinta.

La fornitura, di cui trattasi, sarebbe divisa in due lotti:

Il 1° Per L. 94,480 comprendente le stecche, le piastre intermedie e le piastre di giunzione;

Il 2° Per L. 31,130 comprendente le chiavarde, gli arpioni e le caviglie.

><

Ferrovia del Gottardo.

(Nomina dell'ingegnere in capo).

Al posto di ingegnere in capo della ferrovia del Gottardo, che col 1° novembre resta vacante in seguito alla dimissione del sig. ingegnere Bechtle, venne nominato per la costruzione e l'esercizio il sig. ispettore delle costruzioni, ing. A. Schrafl.

><

Ferrovie di Reggio-Emilia.

Dal 20 corrente mese andrà in vigore l'*orario invernale* sulle linee della Società Anonima per le Ferrovie di Reggio Emilia, cioè: Reggio Guastalla, Reggio-Carpi e Reggio-Ventoso.

><

Ferrovia Saline di Volterra e diramazione

(Domanda per esecuzione di studi).

Ci informano da Pisa che quella Deputazione provinciale, in armonia al disposto dell'articolo 242 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, ha rivolto formale istanza al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè voglia concederle il permesso di far eseguire gli studî e le operazioni geodetiche e peritiche per la compilazione del progetto di dettaglio di una ferrovia pubblica da Pontedera alle Saline di Volterra, con diramazione dal Colle della Bocchettona per Volterra.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo per l'appalto ad asta pubblica dei lavori di costruzione di muretti a secco lungo il confine della proprietà del Pio Istituto di San Spirito in Sassia fra le stazioni di Maccarese e di Pontegalera lungo la linea Roma-Pisa, assegnando il termine del 31 dicembre 1891, per il compimento dei lavori, la cui spesa è presunta di L. 80,350;

2. Che, tenuto conto delle avvertenze formulate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, possa approvarsi il progetto dei lavori occorrenti: per la sistemazione del torrente Riccò alla sua confluenza col torrente Migliarina, presso l'imbocco Sud della galleria di Ronco lungo la ferrovia Succursale dei Giovi; e per la riduzione del fabbricato, già destinato ai compressori per la costruzione della detta galleria, ad uso di abitazione per il personale di custodia e sorveglianza della galleria medesima. Il Consiglio ha ritenuto anche che possa approvarsi la convenzione 20 aprile 1889 col signor Giovannelli per l'acquisto del detto fabbricato ed altri stabili adiacenti. La spesa preventivata per la esecuzione dei premenzionati lavori ammonta a L. 97,600 ed il prezzo di acquisto della proprietà è presunto di L. 26,500;

3. Che possa approvarsi, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali per l'esecuzione delle opere occorrenti pel consolidamento della sponda destra dell'Adda nella trincea d'accesso al viadotto sul detto fiume presso Paderno, e per la costruzione di cisterne pelle case cantoniere, e per altre minute opere lungo la ferrovia complementare in esercizio da Ponte San Pietro a Seregno.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di prolungamento della Galleria artificiale Castelnuovo nella linea Belluno-Treviso;

2. Perizia generale e conseguente maggiore spesa dei lavori da eseguirsi dall'Impresa Ceas pel compimento del tronco Benevento-Altavilla della linea Avellino-Benevento;

3. Progetto di travate metalliche lungo il 1° tronco Salerno-Fratte della ferrovia Salerno-S. Severino;

4. Progetto di travate per i ponti e ponticelli lungo la ferrovia Noto-Licata;

5. Progetti di alcuni piani generali delle stazioni e dei fabbricati viaggiatori lungo il tronco Ciampino-Segni della ferrovia Roma-Segni;

6. Progetti particolareggiati delle stazioni e dei fabbricati lungo il tronco Conza-Monteverde della ferrovia Avellino-Ponte S. Venere;

7. Fornitura di ferri minuti d'armamento per alcuni tronchi di varie linee delle Rete Mediterranea.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Nizza Monferrato-Moncalvo. — *Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Sulla domanda del Consorzio, appositamente costituitosi per questa ferrovia a sezione ordinaria, della quale abbiamo altre volte fatto parola, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha emesso parere che, sotto l'osservanza di alcune condizioni e con talune avvertenze, possa accogliersi la domanda di concessione del Consorzio stesso e concedersi il massimo sussidio governativo di L. 3000 al chilometro per anni 70.

Ferrovia Ferrania-Altare. — *Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Facendo seguito alla notizia data nel n. 39, annunciamo come il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha emesso parere che, sotto la osservanza di talune condizioni e con alcune condizioni, possa accogliersi la domanda di concessione presentata dagli ingegneri Vincenzo Polani e Paolo Cavalchini per la costruzione della ferrovia a sezione ridotta dalla località detta Ferrania (linea Savona-Bra-Acqui) ad Altare, e possa accordarsi il massimo sussidio di L. 3000 al chilometro per 70 anni.

Ferrovia Varese-Robarello — *Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che aveva ripreso in esame il progetto di massima compilato dall'ing. Torelli, per la costruzione di una ferrovia a scartamento ridotto da Varese per Robarello a Campo dei Fiori, con una diramazione da Robarello per la Rasa, ha riconosciuto che vi sono state introdotte le modificazioni già suggerite, ed ha ritenuto il medesimo meritevole d'approvazione, per servir di base alla compilazione del progetto esecutivo. Infine ha dato parere che possa accordarsi la concessione domandata, per la quale non viene chiesto alcun sussidio governativo.

Circa tale progetto e relativa domanda di concessione vedi, sotto questa rubrica, nel n. 40 ed annesso richiamo a precedenti informazioni e notizie.

Ricordiamo soltanto come dell'accennato primo parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici abbiamo fatto parola nel n. 9 del corrente anno, a pag. 136.

Ferrovia funicolare Lecco-Taceno. — *Adunanza generale del Comitato promotore ad Introbbio.* — Il Comitato promotore della ferrovia con funicolare Lecco-Taceno, della quale abbiamo già date notizie nel n. 24 a pag. 384, tenne il 12 corr. un'adunanza generale ad Introbbio; alla quale intervennero Consiglieri provinciali, i rappresentanti di oltre 20 Comuni, l'ing. Ferretti, ecc.

In seguito a quest'adunanza il progetto, compreso fra quelli che attendono un concorso governativo, è entrato, per così dire in una nuova fase di attuabilità.

L'ing. Ferretti ed i suoi aderenti, promotori d'una funicolare da Lecco a Ballabio, che trovò appoggio da tutti gli industriali della valle del Geranzone, presenziavano l'adunanza ed accettarono di fondere il loro Comitato con quello della linea Lecco-Taceno. Quest'ultimo ammetteva perciò la convenienza di esercire il primo tratto in pendenza Lecco-Ballabio, mediante una ferrovia funicolare accessibile ai vagoni della rete Adriatica ed in raccordo colla stazione di Lecco, laddove verrà a metter capo la nuova linea proveniente da Colico. Questo tratto a funicolare, che misura circa chilom. 4 1|2, verrà per tal modo a sostituire il corrispondente tracciato per locomotiva a binario ridotto, precedentemente progettato con una lunghezza di circa 14 chilometri. L'ingegnere Ferretti fece una esposizione del suo progetto, specialmente in rapporto all'economia dell'esercizio, e venne a stabilire la convenienza, da tutti riconosciuta, di escludere i binari ridotti, progettando per tutta la linea, a scanso di trasbordi, incompatibili col servizio delle merci, lo scartamento ordinario.

In base a tali concetti, ad unanimità, si proclamarono fusi i due Comitati in uno solo, di cui entrò a far parte anche l'on. Prinetti.

Dopo di che si provvide al modo di preparare un fondo per la redazione del progetto definitivo, il quale veniva domandato al signor ing. Alessandro Ferretti, in collaborazione degli ing. Angelo Manzoni e Costantino Ferrario di Como, coll'aggiunta desiderabile d'un ingegnere della rete Adriatica.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Prova di resistenza dei ponti della linea Draguignan-Grasse.* — I lavori della linea Draguignan-Grasse, della quale ci occupammo parecchie volte nel *Monitore* (1), sono terminati; e quanto prima si faranno alcune prove delle opere d'arte per constatarne la solidità.

Queste prove saranno di due specie: con peso morto e con peso circolante. Esse saranno fatte sui viadotti Siagne e Ribes; il primo dei quali misura 72 metri di altezza e 250 di lunghezza; il secondo metri 40 di altezza e 120 di lunghezza.

Un treno speciale partirà all'uopo da Draguignan; sarà composto di 3 locomotive del peso complessivo di 120 tonn., di 14 carri, carichi ciascuno di 10 tonnellate, e di una vettura. Il peso totale del treno sarà dunque di 300 tonnellate.

— *Crediti dello Stato verso le Società ferroviarie di Francia, Algeria e Tunisia.* — In correlazione a quanto abbiamo pubblicato nel n. 39, a pag. 623, circa le ***linee produttive ed improduttive francesi***, riassumiamo da una relazione del Ministero delle Finanze di Francia, riguardo agli impegni del Tesoro al 1° gennaio 1890, lo stato dei crediti del Tesoro medesimo in dipendenza delle garanzie d'interessi alle Società ferroviarie e tramviarie.

Eccone il prospetto al 31 dicembre 1889 in cifre tonde:

Società	Crediti del Tesoro
Sei grandi Società ferroviarie	fr. 333,000,000
Società ferroviarie secondarie	» 6,000,000
Società ferroviarie d'interesse locale . .	» 2,500,000
Società ferroviaria Algerina (e Tunisia) .	» 171,500,000
Società tramviarie	» 100,000
Totale . .	fr. 513,100,000

Ferrovie Svizzere. — *Al Consiglio Nazionale.* — Nella seduta generale del 9 corrente ebbero larga parte gli affari ferroviari:

Fu rifiutata, d'accordo col Consiglio degli Stati, la cessione e la variazione della concessione per una ferrovia *Kolbenhof-Utokulm;* e fu data la concessione per una ferrovia ***addentellata Wimmis-Riesen***, non che per una *ferrovia ridotta Gimel-Aubonne-Allaman* e per una *funicolare Trait-Planches* (*Montreux*).

La quistione della variazione da introdursi nella conces-

(1) Per richiamo e precedenti notizie vedi n. 28 a pag. 448.

sione della *ferrovia Coira-Tosanna-Filisur,* sulla proposta della Commissione, fu aggiornata alla prossima sessione.

Si approvò, come ultima proroga, quella domandata dalla Ferrovia Nord-Est per la costruzione *della ferrovia sulla sponda destra del lago di Zurigo.*

— *Al Consiglio degli Stati.* — Nella seduta del 10 ottobre fu accordata la concessione di una *ferrovia Andermatt-Göschenen* e di una *ferrovia di montagna sul Stauferhorn.*

Ferrovie Orientali. — *Concessione di nuove costruzioni.* — Il rappresentante del sindacato della *Deutscher Bank,* Alfredo Kaulla, ottenne il 12 corrente con *Iradè* imperiale, la concessione della costruzione della ferrovia Salonicco-Karaferia-Monastir, della lunghezza di 205 chilometri.

Il concessionario Kaulla si è obbligato inoltre a costruire i tronchi ferroviari sino alle frontiere della Serbia e della Grecia, a cominciare immediatamente gli studi per la costruzione della ferrovia da Monastir al mare Adriatico fino a Valona, oppure a Durazzo, ed a costruire quest'ultima linea quando ne sarà richiesto dal Governo ottomano.

Questo ha annunciato un telegramma da Costantinopoli in data 12 corrente. Un altro telegramma, anche da Costantinopoli, in data di ieri 17, ha invece annunciato che la Porta ha abbandonato la condizione, imposta al rappresentante della *Deutscher Bank,* di costrurre, ove la Turchia ne facesse richiesta, il tronco da Karaferia alla frontiera greca della linea Salonicco-Monastir, e che il tronco fiuo alla frontiera serba non fu mai domandato dalla Porta.

Ferrovie Russo-Asiatiche. — *Costruzione della Transiberiana.* — Il Governo russo ha deliberato di eseguire in tutto e per tutto il piano del generale Annerkof, e di costruire a spese dello Stato la grande ferrovia che deve attraversare la Siberia. Questa ferrovia sarà compiuta in due anni.

Una potente compagnia di capitalisti inglesi e russi aveva offerto al Governo imperiale di assumere la costruzione di questa grande opera; ma il Governo russo ha rifiutato, preferendo di adoperare i suoi ingegneri militari e i soldati del Genio.

L'intero costo dell'opera è calcolato a 500 milioni.

Circa questa ferrovia, di cui è questione da lungo tempo, vedi il n. 33 del corrente anno.

Notizie Diverse

Commissione permanente per la direzione dei servizi del porto di Genova. — *Adunanza del 13 corrente.* — Assisteva all'adunanza il tenente-colonnello direttore del Genio militare, chiamato in base all'articolo 12 del R. Decreto 6 dicembre 1888, a dare alcune spiegazioni circa una questione insorta riguardo al permettere o meno l'uso del fuoco per la saldatura e stagnatura delle cassette di petrolio nei recinti riservati ai magazzini di materie infiammabili.

Dopo lunga discussione la questione fu risoluta nel senso che si possa permettere, limitatamente agli effetti della saldatura e stagnatura delle cassette guaste, l'uso dei fornelli a gaz stabiliti in un unico locale, con tutte le cautele possibili e in modo da escludere il contatto della fiamma col petrolio, e quindi ogni pericolo d'incendio.

La Commissione passò poi a trattare della concessione da farsi dalla Camera di Commercio ad una Società di navigazione, di un capannone sulle calate del Porto da destinarsi a deposito di merci in transito, e si deliberò di rimettere con raccomandazione l'affare alla Camera di Commercio concessionaria dell'esercizio dei capannoni e spazi liberi nel Porto.

La Commissione approvò quindi un tipo di tabelle presentato dall'Ufficio dei lavori del Porto, colle quali verranno indicate le nuove denominazioni delle opere portuarie; e deliberò una iscrizione da apporsi al Molo Orientale in memoria del Duca di Galliera, che donò 20 milioni per la costruzione del Porto, e dell'ing. Adolfo Parodi autore dell'opera.

Infine la Commissione emise voto per la sollecita posa dei binari sulle calate del Molo Nuovo, in modo che il servizio ferroviario vi possa al più presto funzionare.

Agenzia commerciale italiana a Belgrado. — *Istituzione ed attribuzioni.* — A questa Agenzia commerciale italiana, recentemente istituita a Belgrado, ci occorse già di accennare nel n. 40 sotto la rubrica « Notizie ferroviarie estere » (Ferrovie Serbe) e conseguentemente nel n. 41 sotto la rubrica « Industrie estrattive e metallurgia » (Ferri e ghise: Italia).

Riporteremo ora la circolare ministeriale annotata negli « Atti Ufficiali » di questo numero.

« Nel fine di accrescere ed agevolare le relazioni di commercio fra l'Italia e la Serbia, il Regio Governo ha promossa l'istituzione a Belgrado di un'Agenzia commerciale italiana.

« Le attribuzioni dell'Agenzia e le norme da cui è retta risultano dal regolamento in data 11 settembre p. p., che è pubblicato nel n. 40 del *Bollettino di notizie commerciali.*

« L'Agenzia è già in esercizio e la direzione di essa è stata affidata da questo Ministero, a norma dell'art. 10 del regolamento, al signor Giovanni Silini.

« Nel dare comunicazione di quanto sopra alle Camere di commercio del Regno, questo Ministero nutre viva fiducia che esse ne asseconderanno l'iniziativa, eccitando gl'industriali e gli esportatori dei relativi distretti a mettersi direttamente in rapporto con la nostra Agenzia di Belgrado, col fine di accrescere l'esportazione dei prodotti nazionali in quello Stato.

« Raccomando poi alle Camere di dare pubblicità al regolamento dell'Agenzia, affinchè il nostro commercio sia informato della cooperazione che può attendersi da essa.

« Mi sarà gradito conoscere, a suo tempo, i provvedimenti che saranno adottati in ordine alla presente ».

Istituti di credito italiano. — *Situazione degli Istituti di emissione al 1° corrente.* — Al principio di questo mese, la situazione degli Istituti italiani di emissione presentava all'attivo e passivo la somma di L. 3,007,850,062.85.

Vi erano in portafoglio effetti per L. 664,347,606.14.

La riserva era di 412 milioni e mezzo.

La circolazione era di L. 1,117,199.607.

Per la situazione dei conti al 31 u. s. luglio vedi il n. 40 a pag. 640.

Bonificamento idraulico dell'Agro Romano. — La *spesa occorsa nell'esercizio 1889-90* per il bonificamento dell'Agro Romano è ascesa alla cifra di oltre L. 850,000; la quale va ripartita fra Governo, Provincia e Comune.

Confronto tra parecchie velocità. — È un curioso studio comparativo tra diverse velocità pubblicate dall'*Indicateur Simplex;* mancano nel prospetto le velocità del suono, della luce e dell'elettricità.

	Metri per minuto secondo
Tramvie	3.00
Fiume rapido	4.00
Nave (9 nodi all'ora)	4.63
Cammello (185 chilom. in ore 10.20)	4.97
Vento ordinario	6.00
Pallone dirigibile	6.39
Volo della mosca	7.62
Corsa in velocipede	9.65
Treno diretto (60 chilom. all'ora)	16.67
Cavallo da corsa	16.90
Onda dell'Oceano in tempesta	21.85
Cane levriero	24.34
Colombo viaggiatore	27.00
Telegrafia pneumatica	30.00
Volo dell'aquila	31.00
Uragano	40.00
Volo massimo della mosca	53.35
Volo della rondine	67.00
Velocità iniziale d'una palla da fucile	500.00

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 28,600 per difendere la ferrovia Colico-Chiavenna contro il torrente San Cassiano, fra i chilometri 19.760 e 20.240;

L. 15,480 per impianto di una fermata al passaggio a livello per la strada comunale di Gazzano, al chilometro 83.422 da Bologna, della linea Piacenza-Bologna.

Direzione Tecnica Governativa per la ferrovia Aulla-Lucca. — Progetti * dei due tronchi Ponte a Moriano-Bagni di Lucca e Fivizzano-Aulla; il 1° di m. 13,870.40 per L. 8,572,000; il 2° di m. 11,201.09 per L. 5,530,000.

Direzione Tecnica Governativa per la ferrovia Cosenza-Nocera. — Progetto * per l'applicazione del sistema Abt nel valico dell'Appennino al Piano del Lago fra le valli Albicello e Savuto.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 22,000 per consolidamento case cantoniere doppie ai km. 66.194, 67.939 e 69.132, e di quelle semplici al km. 66.919 fra Pontecagnano e Montecorvino;

L. 1,150 per ricostruzione di ponticello sotto la strada campestre del passo a livello al chilometro 92.511 della linea Roma-Pisa;

L. 88,000 per consolidamento della grande trincea al chilometro 195.900 fra Campomaggiore e Calciano (linea Napoli-Metaponto);

L. 5,500, metà spesa occorrente per la riparazione al ponte sulla Trebbia e risanamento massicciata sul ponte medesimo (linea Alessandria Piacenza);

L. 10,200 per consolidamento di N. 51 acquedotti fra le progressive 345.177 e 427.535 della linea Taranto-Reggio.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per lavori di ricostruzione del ponte di Terrarossa (linea Cecina-Volterra). Importo L. 8,700. Termine utile per la presentazione delle offerte il 21 ottobre 1890;

Per lavori di consolidamento del tronco Tegiano-Casalbuono. Importo L. 100,000. Termine utile per la presentazione delle offerte il 25 ottobre 1890.

— (Prossimamente) — Gara * per Ditte nazionali per la fornitura di 70 carrozze.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Zanetti Carlo di Candia Lomellina, appalto lavori di sistemazione delle scarpate in trincea di Lomello, fra le progressive 14.415.60 e 14.630, della linea Torreberetti Pavia, col ribasso del 21.55 0[0 sui prezzi di tariffa;

Spadaccino Pasquale di Napoli, appalto lavori di riordino della stazione di Eboli, col ribasso del 22.95 0[0 sui prezzi di tariffa;

Magnani Natale di Nuceto, appalto lavori di difesa della spalla sinistra del ponte sul torrente Macra (linea Savigliano-Saluzzo), col ribasso del 16.85 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 15 corrente). — Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per fornitura di 150,000 caviglie speciali in acciaio a vite mordente;

Bari Angelo di Siena per impianti relativi al servizio delle merci in stazione di Certaldo;

Donnarumma Beniamino di Portici per costruzione di una baracca provvisoria per il servizio della nuova stazione di Capua;

Roncallo Pietro di Spezia per fornitura di traversi querciarovere.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione Provinciale di Roma (27 ottobre, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori occorrenti per la deviazione di un tratto della strada provinciale Aurelia Tr. IV presso il ponte del Crognolo (m. 841), ecc. Importo ridotto L. 25,732.39 (V. n. 40).

R. Prefettura di Terra di Lavoro (Caserta) (28 ottobre, ore 12 1ª asta). — Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione di un muro di cinta con ballatoio e garitte e di un fabbricato per corpo di guardia militare nel carcere giudiziario di Santa Maria Capua Vetere. Importo L. 42,000. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva L. 4000.

Prefettura di Genova (28 ottobre, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del 3° tronco della strada comunale obbligatoria di Rosso compreso fra Piedirosso e Promanego in territorio di Rosso. Importo ridotto L. 150,902.85 (V. n. 33 e 39).

Consorzio stradale consortile Grognardo-Visone (Acqui) (30 ottobre, ore 12, fatali).— Appalto per la costruzione della strada consortile Grognardo-Visone, ecc. Importo ridotto L. 54,764.24 (V. n. 37).

Municipio di Villacidro (Cagliari) (30 ottobre, ore 10 ant., 1ª asta).— Appalto dei lavori di risanamento del rigagnolo Fluminera, costruzione d'una strada parallela ad essa, piccolo acquedotto, lavatoio, abbeveratoio e macello. Importo L. 54,347.29. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva L. 6000. Fatali 17 novembre, ore 11 ant.

Prefettura di Mantova (3 novembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di difesa frontale mediante mezzi buzzoni di sasso ed antipetto di scaglia al froldo Gervasoni sopra e sotto corrente al segnale di guardia 231, sulla sinistra di Po (m. 212) in comune di Bagnolo S. Vito. Importo L. 88,350. Cauzione provvisoria L. 4500. Cauzione definitiva il decimo.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (22 ottobre, ore 12 meridiane, unica e definitiva). — Fornitura di N. 12 **gavitelli** di ferro omogeneo per la draga C. Importo L. 3240. Cauzione L. 324.

Direzione d'Artiglieria e Torpedini — Napoli — (28 ottobre, ore 12 meridiane. definitivo). — Fornitura di **fanali** di diversi tipi per illuminazione interna delle navi. Importo ridotto L. 32,276.20 (V. n. 35 e 39).

Direzione delle Costruzioni Navali — Venezia — (31 ottobre, ore 12 meridiane, unica e definitiva). — Fornitura di **alberi** accoppiatoi, mensole, sopporti, ecc., costituenti le trasmissioni di movimento principale e secondaria per la nuova officina calderai, e per altre officine. Importo L. 19,612.68. Cauzione L. 1960.

R. Fonderia — Napoli — (4 novembre, ore 1 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 20,000 di **zinco** in pani a L. 0.60 il kg. Cauzione L. 1200. Consegna a giorni 60.

— Fornitura di tonn 300 di **coke** a L. 52 la tonnellata. Consegna a giorni 60. Cauzione L. 1560.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la fornitura di N. 5 grandi ponti metallici e circa 7000 metri cubici di fondazioni ad aria compressa per i tronchi Ghiare-Ostia-Borgotaro della linea Parma-Spezia per conto dell'Impresa Valentino.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

30 ottobre. — **Società Romana Tramways-Omnibus.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 3 pom., in Roma nella Sede Sociale.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Comune di Rivoli (Torino). — Dal 15 corrente mese sono rimborsate tutte le obbligazioni ancora in corso del prestito ferroviario emesse dal Comune nel 1872 (cartelle rosse) presso la Cassa dell'Opera Pia di San Paolo in Torino.

Ferrovia Torino-Savona-Acqui. — Elenco delle 82 obbligazioni sorteggiate e rimborsabili dal 1° gennaio 1891 in L. 500.

10015	10861	10871	11775	11836	12097	12116	12501
12637	12723	12883	13130	13802	13838	14540	14605
14916	14996	15009	15195	15393	15761	15935	16677
16723	16843	17138	17212	17650	17724	18276	18391
18689	19051	20102	20156	20231	20260	21019	21961
22175	22193	22238	22539	23089	23321	23330	23359
23438	23934	24041	24411	25047	25570	25914	26186
26342	30151	64314	65091	65361	65536	65608	66613
66698	67034	67128	67408	67535	68427	68775	68892
69296	69315	69388	69511	69755	70544	70673	71795
71900	71984.						

Strada Ferrata del Gottardo. — Settima estrazione delle obbligazioni, rimborsabili dal 1° gennaio 1891, da

Fr. 500 Lett A: N. 7581 al 7600 — 11121 al 11140 — 17981 al 18000 — 32761 al 32780 — 41261 al 41280 — 44141 al 44160.

Fr. 1000 Lett B: N. 1471 al 1480 — 4231 al 4240 — 6021 al 6030 — 11711 al 11720 — 13061 al 13070 — 14541 al 14550 — 20481 al 20490 — 20571 al 20580 — 28551 al 28560.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Ottobre 11	8bre 18
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 710.50	709.50
» » Mediterranee	» 573.50	575
» » Sicule	» 610	610
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo Marsala-Trapani	» 365	365
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 533.50	538
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 294	294
» » Novara-Seregno	» —	—
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 310.50	310 50
» » » 2ª emiss.	» 308.50	308.50
» » Centrale Toscana	» 510	510
» » Meridionali	» 310	309.25
» » Sarde, serie *A.*	» 305	305
» » » serie *B.*	» 308	308
» » » 1879	» 300	300 25
» » Pontebba	» 456	456
» » Nord-Milano	» 263.50	263.50
» » Meridionali Austriache	» 340	340
» » Gottardo 4 %	» 102.25	102.50

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

Belgio. — Premettiamo il riassunto della produzione carbonifera nel Belgio durante gli anni 1888 e 1889, desunto da una statistica dell'Amministrazione delle Miniere:

I distretti sono 6 con 130 miniere attive che nel corrente anno misurano complessivamente una superficie di concessione di ettari 88,013. Nel 1889 vi erano 237 pozzi in esercizio, 65 in riserva, 9 in costruzione. Nel 1888 la produzione fu di tonn. 19,218,481; nel 1889 fu di tonn. 19,869,980.

— Il mercato carbonifero è fermissimo: credesi che il prossimo appalto (21 corrente) dei carboni per le ferrovie dello Stato Belga confermerà i prezzi dell'appalto precedente, con aumento, forse, per i carboni grassi e per il *coke*.

Germania. — Mercato sempre più fermo, quanto più avvicinasi la stagione invernale; numerose le dimande in quasi tutte le specie di combustibili, e quindi tendenza al rialzo. Sono invece diminuiti i prezzi dei noli.

Inghilterra. — Animatissimo il mercato, numerosi i noli. Carbone per locomotive del Northumberland, 1ª qualità, da 12 sc. 6 d. a 13 sc., *tout-venant* da 11 sc. a 11 sc. 6 d.; minuto da 6 sc. 6 d. a 7 sc. franco a bordo. Molto dimandati i carboni per il gaz, a 11 sc. 6 d. la tonnellata. *Coke*, 18 sc., franco a bordo; *coke*, per alti forni, 16 sc.

Ferri e Ghise.

Belgio. — Mercato allo *statu quo* della settimana precedente, con numerose domande, e perciò assai attivo.

Germania. — Mercato dei ferri calmo, con lieve tendenza al ribasso; notasi del resto una differenza, in meno, tra i prezzi officiali e quelli praticati. Sostenuti i prezzi delle rotaie, da 140 a 145 M.

Inghilterra. — Ferri fini sostenuti, con tendenza al rialzo. Barre ordinarie Ls. 6-2-6; *best-bars* Ls. 6-12-6; *best-best-bars* Ls. 7-7-6.

Negli acciai sono rallentate le domande; rotaie Ls. 5-2-6; traverse Ls. 6-2-6.

— *Middlesbrough.* — Mercato debole, pesante. Ghisa *Cleveland*, n. 3, pronta consegna, 48 sc. 3 d., *Warrants*, 47 sc. 10 d.

— *Glascow.* — *Warrants*, 50 sc. 6 1/2 d.

Italia. — Dalle statistiche doganali (Categoria XII, *Minerali, metalli e loro lavori*) riportiamo il seguente prospetto del *valore delle importazioni dall'estero nel decorrente quinquennio:*

Nell'anno	1886	L. 168,415,386
»	1887	» 224,853,873
»	1888	» 174,877,252
»	1889	» 194,625,032
Nei primi 8 mesi	1890	» 111,368,780
Totale dell'importazione in 56 mesi		L. 874,140,323

Ma dal valore complessivo dell'importazione bisogna separare le *materie prime* dalle *materie lavorate:* e per questo studio scegliamo il decorso anno 1889.

Valore complessivo dell'importazione nel 1889 L. 194,625,032

Valore delle materie prime (Minerali, scorie, rottami in ferro e ghisa, compresa quella lavorata in getti, L. 33,869,924; Rame ed ottone, L. 5,684,770; Nichelio, L. 17,080; Piombo, L. 2,098,650; Stagno, L. 2,232,195; Zinco, L. 1,036,056; Argento, L. 704,080; Oro in lama, lustrini e trafilato, L. 2,799,900) . . . » 48,442,655

Valore dei prodotti lavorati . . . . L. 146,182,377

fra i quali annotiamo: Macchine, locomotive, L. 44,503,105; Strumenti ottici ed altri, L. 12,277,500; Veicoli ferroviari, L. 11,167,600, ecc.

Rame.

Francia. — *Parigi.* — Ribasso nel *Chilì;* mantengonsi negli altri prodotti i prezzi della settimana precedente.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato calmo; prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — Mercato irregolare, pochi affari. *Chilì*, a contanti, da Ls. 57-10 a 57-12-6; a tre mesi, da Ls. 58 a 58-5. *Tough* inglese, da Ls. 63 a 64. *Best Selected*, da Ls. 66 a 66 10.

Stagno.

Francia. — *Parigi.* — Continua la tendenza al ribasso. *Banca*, fr. 267.50 contro 271.25 della settimana precedente: *Billiton*, fr. 265 contro 266.25.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato fermo ai prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — Mercato tendente al ribasso. *Détroits*, a contanti, da Ls. 98-10 a 98-15; a tre mesi, da Ls. 98 a 98-5. *Banca*, Ls. 100; lingotti inglesi. ordinari, Ls. 101-10; barre, Ls. 102-10; lingotti affinati, Ls. 103-10.

Olanda. — *Amsterdam.* — *Banca*, da fior. 60 a 60 1/4: *Billiton*, fior. 59 1/2.

— *Rotterdam.* — *Banca*, pronta consegna, fior. 60 1/4; a termine, fior. 60. *Billiton*, disponibile, fior. 59 3/4; *Billiton*, a tre mesi, fior. 59 1/4.

Piombo.

Francia. — *Parigi.* — Aumento di fr. 0.25 sui prezzi della settimana precedente.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato molto fermo. Piombo inglese in *saumons*, M. 15-10; piombo tedesco in rotoli, M. 16-30; piombo tedesco in *saumons*, M. 15; piombo di Spagna, M. 16-80 ogni 50 chilogrammi.

Inghilterra. — *Londra.* — Mercato fermo. Piombo straniero, da Ls. 14-10 a 14-15; piombo inglese, da Ls. 14-12-6 a 14-7-6.

Zinco.

Francia. — *Parigi.* — Di *Slesia*, consegna all'Havre, fr. 67; altre buone marche, consegna all'Havre o a Parigi, invariati a fr. 66-50 e 67 rispettivamente.

Germania. — *Amburgo.* — Di *Slesia*, per consegna, da M. 25-50 a 26-50; laminato di *Slesia* e *Vieille-Montagne*, questo dogana compresa, M. 29.30.

Inghilterra. — *Londra.* — Mercato poco animato; prezzi sostenuti. Marche ordinarie, da Ls. 24-15 a 25; marche speciali, Ls. 25 5. Laminato di *Slesia*, Ls. 26.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1890-91. — *Dal 1° al 10 Ottobre 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4086	4065	+ 21	650	665	— 15
Media	4086	4065	+ 21	649	645	+ 4
Viaggiatori.	1.592.279 82	1.569.232 92	+ 23.046 90	82.685 68	87.649 06	— 4.963 38
Bagagli e Cani	72.751 71	79.935 39	— 7.183 68	3.110 34	3.898 27	— 787 93
Merci a G.V. e P. V. accelerata	435.777 16	455.112 46	— 19 335 30	21.587 61	18.518 99	+ 3.068 62
Merci a P. V.	1.583.474 61	1.575.988 87	+ 7.485 74	125.000 77	83.470 82	+ 41.529 95
TOTALE .	3.684.283 30	3.680.269 64	+ 4.013 66	232.384 40	193.537 14	+ 38.847 26
Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Ottobre 1890.*						
Viaggiatori	14.169.447 43	14.995.090 20	— 825.642 77	734.037 26	926.377 94	— 192.340 68
Bagagli e Cani	618.937 58	646.456 33	— 27.518 75	25.956 24	35.307 38	— 9.351 14
Merci a G. e P. V. accelerata .	3.267.683 07	3.238.865 70	+ 28.817 37	156.378 13	118.887 53	+ 37.490 60
Merci a P. V.	14.858.834 01	15.774.385 94	— 915.551 93	1.072.860 54	865.709 81	+ 207.150 73
TOTALE .	32.914.902 09	34.654.798 17	—1.739.896 08	1.989.232 17	1.946.282 66	+ 42.949 51
Prodotto per chilometro						
della decade	901 68	905 36	— 3 68	357 51	291 03	+ 66 48
riassuntivo	8.055 53	8.525 17	— 469 64	3.065 07	3.017 49	+ 47 58

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 27ª Decade — dal 21 al 30 Settembre 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	1.383.587 87	58.510 68	997.620 81	1.296.414 51	6.124 85	3.742.258 69	4.055 00	922 88
1889	1.315.300 84	57.045 22	764.899 87	1.512.416 74	5.980 79	3.655.643 46	3.997 00	914 60
Differenze nel 1890	+ 68.287 03	+ 1.465 46	+ 232.720 94	— 216.002 23	+ 144 03	+ 86.615 23	+ 58 00	+ 8 28
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	27.164.153 85	1.247.945 64	8.915.707 28	33.764.217 32	279.154 60	71.371.178 69	4.055 00	17.600 78
1889	27.556.936 09	1.315.563 52	8.546.362 59	33.649.195 92	298.465 96	71.366.524 08	3.997 00	17.855 02
Differenze nel 1890	— 392.782 24	— 67.617 88	+ 369.344 69	+ 115.021 40	— 19.311 36	+ 4.654 61	+ 58 00	— 254 24
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	92.527 10	1.960 32	31.237 19	103.101 57	1.214 85	230.041 08	1.143 63	201 15
1889	103.426 60	2.581 19	23.443 52	104.910 90	1.379 33	235.741 54	1.153 60	204 35
Differenze nel 1890	— 10.899 50	— 620 87	+ 7.793 67	— 1.809 33	— 164 48	— 5.700 51	— 9 97	— 3 20
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	2.039.626 51	45.708 47	529.925 87	2.710.908 29	27.463 64	5.353 632 78	1.131 33	4.732 16
1889	2.098.048 09	44.581 76	468.106 66	2.320.319 81	27.960 08	4.959.016 40	1.132 55	4.378 63
Differenze nel 1890	— 58.421 58	+ 1.126 71	+ 61.819 21	+ 390.588 48	— 496 44	+ 394.616 38	— 1 22	+ 353 53

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Ottobre* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	5,076.45	17,559.60	2,281.00	1,744.40	3,888.30	5,509.40	9,219.05	5,646.60	2,205.20	6,234.45	3,569.65	1,385.65
Bagagli e Cani.	93.10	289.60	48.35	10.95	60.10	14.25	105.75	103.60	39.85	43.65	54.50	8.75
Merci a G. V. ed Accelerata. . .	1,626.15	5,358.75	242.55	128.85	1,093.35	79.35	188.25	480.95	759.15	1,350.65	262.55	64.25
Merci a P. V..	7,389.85	6,431.65	1,243.90	2,811.05	816.25	166.40	2,346.40	1,698.85	835.75	3,986.10	1,774.95	349.75
TOTALI	14,185.55	29,639.60	3,815.80	4,695.25	5,858.00	5,769.40	11859.45	7,930.00	3,839.95	11,614.85	5,661.65	1,808.40

ANNUNZI

Studio del signor **BAUX**, licenziato in diritto, causidico alla Corte d'Appello, place Bellecour, 26, Lyon.

CORTE D'APPELLO DI LIONE (1ª c.)

Sentenza del 17 giugno 1890, fra:

i signori **Déflassieux** fratelli, padroni di ferriere a Rive-de-Gier, e
il signor Luciano **Arbel,** padrone di ferriere a Couzon, e
i signori Antonio e Pietro **Arbel,** figli, intervegnenti.

Sulle domande reciproche delle parti relative alla concorrenza sleale:

Considerando che non si potrebbe contestare ai fratelli Déflassieux e Peillon, l'onore di essere stati i soli inventori della ruota in ferro lavorato, fabbricata d'un sol pezzo per il processo del *matriçage*, che ha fatto l'oggetto del loro brevetto del 26 giugno 1854 e che è oggi generalmente adottata pei vagoni o locomotive delle strade ferrate in Francia e all'estero;

Considerando che Arbel, che è stato loro socio, dal 2 febbraio 1856 fino al 1871 e che ha realizzato con essi dei guadagni considerevoli, pretende tuttavia negar loro il merito di questa invenzione per attribuirselo a lui stesso, dandogli il suo nome; ch'egli sostiene, da una parte, che il processo brevettato non era nuovo; d'altra parte che non ha potuto essere eseguito ed utilmente attivato se non in virtù di un brevetto d'addizione del 3 febbraio 1857 e coll'aiuto di perfezionamenti, dei quali egli sarebbe stato l'inventore;

Considerando che si ha luogo, subito, di fare giustizia delle anteriorità, coll'aiuto delle quali Arbel ha tentato di contestare la novità del sistema brevettato da Déflassieu fratelli e Peillon; che se si ritrova sulle patenti inglesi l'idea di questa invenzione, bisogna riconoscere che non l'avevano punto realizzata e che i processi imperfetti che si erano indicati differivano essenzialmente da quello del brevetto del 26 giugno 1854; che il processo di Grime del 1838 s'applicava a una doppia operazione di congiungimento parziale al forno e di marchiatura praticato a piatto in un modello concavo all'estremo del forno; che quello di Smith del 1848 consisteva nel modellare delle ruote piene, facendole passare successivamente su una serie di incudini di forme differenti e servendosi di martelli di forme corrispondenti; che infine, il processo di Christie del 1849, consisteva nell'impiego di conî mobili disposti in una specie di tino o di modello e destinati a produrre la saldatura con un insieme di pressioni orizzontali e verticali; che è certo che questi diversi mezzi non hanno prodotto risultati pratici e che non potrebbero essere comparati al processo tanto semplice dei fratelli Déflassieux e Peillon, consistente nell'impiego di due matrici corrispondenti l'una fissa e l'altra dipendente dal martello-pistello, per mezzo delle quali tutte le parti della ruota sono saldate simultaneamente; che non si spiegherebbe altrimenti il successo che ha ottenuto in Inghilterra e i vantaggi che ha procurati la cessione della patente fatta a Owen nel 1858; che Arbel è altrettanto meno fondato nel contestare la validità del brevetto che egli l'ha direttamente sostenuta e fatto testimoniare a due riprese dalla giustizia, nel nome della Società di cui era membro; ch'egli non può dimenticare che gli deve la sua fortuna;

Considerando che non è nemmeno certo che i fratelli Déflassieux e Peillon abbiano messo in esecuzione il processo brevettato prima della loro associazione con Arbel; che non hanno solo fabbricato delle ruote a titolo di saggio che hanno richiamato l'attenzione del mondo industriale, sopratutto all'Esposizione di Parigi del 1855 e ottenuto così numerose commissioni, ma che è stabilito che hanno fatto una prima consegna di ruote alla casa Parent e Schakens d'Oullins, il 4 dicembre 1855 e che ne hanno eseguito un certo numero col processo del brevetto, durante l'anno 1856;

Considerando che è soltanto alla data del 3 febbraio 1857 che la Società Arbel, Déflassieux fratelli e Peillon ha preso un brevetto d'addizione pei perfezionamenti portati all'invenzione, specialmente per le guide destinate a regolarizzare l'azione del martello-pistone, per la fasciatura o scappata aggiunta all'orlo della matrice inferiore e destinata a trattenervi il metallo per le aperture operate in questa matrice allo scopo di facilitare l'estrazione della ruota mediante leve; che Arbel non è per nulla fondato nel sostenere che è stato solo l'autore di questi perfezionamenti e che i certificati che gli sono stati rilasciati a quest'uopo da antichi impiegati, sono smentiti da tutti i documenti della causa; che non si saprebbe senza dubbio disconoscere i servizi che ha resi alla Società e la parte preponderante che ha compiuto; ch'egli l'ha in realtà salvata dalla rovina e le ha somministrate le risorse necessarie per completare la sua fornitura; ch'egli ha, inoltre, contribuito potentemente alla sua prosperità mediante la sua attività ed intelligenza, ma che la sua parte ha consistito principalmente nell'amministrare la Società nei suoi rapporti commerciali, mentre che i fratelli Déflassieux e Peillon sono rimasti specialmente incaricati della fabbricazione in virtù del patto sociale;

Considerando che Arbel pretende nulladimeno di avere il diritto di dare il suo nome alla ruota fabbricata con questo processo, sia in virtù di un uso pubblico che l'avrebbe autorizzato, sia in virtù d'una transazione avvenuta nel 1872 fra lui e i suoi associati;

Considerando in diritto, che l'inventore, il cui brevetto è spirato, ne conserva però il diritto esclusivo e imprescrivibile di dare il suo nome alla sua invenzione; che non è lecito ad alcuno di attribuirselo o di dargli un altro nome; che questo principio non soffre eccezione, se non allora che si tratta di una denominazione che è stata data a un prodotto dal suo inventore stesso e che è divenuta, in seguito d'un uso universale, la designazione necessaria di questo prodotto; ma che, se è costante nel fatto che il processo brevettato è stato assai sovente designato nell'uso sotto il nome di sistema Arbel o di ruota Arbel, anche nei registri di carico delle strade ferrate e nelle commissioni, è certo pure che questa designazione è stata introdotta in un modo abusivo in forza della situazione preponderante d'Arbel nella Società e dei suoi rapporti colle grandi Compagnie; che essa non è mai stata abbastanza generale per divenire il nome proprio e necessario del prodotto; che i fratelli Déflassieux e Peillon non vi hanno mai dato il loro consenso e che se non hanno avuto interesse a contestarlo durante la durata della Società, non hanno cessato di protestare contro essa dopo la dissoluzione della Società;

Considerando che Arbel non è meglio fondato per prevalersi a questo riguardo della transazione del 27 agosto 1872, colla quale le parti hanno regolato le difficoltà nate dalla liquidazione dei loro rapporti sociali e dichiarato di rinunziare ad ogni altro reclamo fatto o da fare; che questa transazione non ha potuto regolare che il passato e non l'avvenire; che non si potrebbe estenderla a fatti che non si erano ancora prodotti e a pretese che Arbel non aveva ancora elevate; che non si potrebbe inoltre ammettere come prova contraria, all'infuori dell'atto dei certificati rilasciati dagli antichi impiegati d'Arbel e da lettere prive di ogni autenticità, che sono in contraddizione formale con tutti gli elementi della causa, che Arbel ha così interpretato la transazione e che non ha incominciato che nel 1884 a servirsi egli stesso di questa designazione nei suoi annunzi e prospetti;

Considerando che ne deriva da ciò che Arbel non ha per nulla il diritto di dare il suo nome alla ruota in ferro lavorato fabbricato al *matriçage* e che mantenendo dal 1884 nei suoi albums e prospetti la denominazione di sistema Arbel o di ruota Arbel, malgrado la protesta dei fratelli Déflassieux, egli ha fatto loro una concorrenza sleale che vi ha luogo di far cessare e di cui deve loro la riparazione; ch'egli ha ancora aggravato questa usurpazione, aggiungendovi altre enunciazioni che erano di natura a far credere al pubblico ch'egli era realmente l'inventore, sopratutto dichiarando ch'egli fabbricava la ruota portante il suo nome dal 1855, vale a dire anteriormente alla sua associazione coi fratelli Déflassieux e Peillon e attribuendosi a lui solo le medaglie che erano state decretate alla sua Società;

Considerando, in ciò che concerne i fatti di concorrenza sleale imputati da Arbel ai fratelli Déflassieux, che non si potrebbe fare una querela a questi ultimi d'avere protestato nei loro albums e prospetti contro la denominazione di sistema Arbel impropriamente data alla loro invenzione, ma che bisogna riconoscere ch'essi hanno anche ecceduto nel loro diritto dichiarando in un albums pubblicato in Germania nel 1875, che Arbel non era mai stato nella possibilità di famigliarizzarsi col loro processo attribuendosi a essi soli, come Arbel l'ha fatto da parte sua, le medaglie decretate alla Società; ch'essi hanno avuto ugualmente il torto di prendere il titolo di brevettati, quando il loro brevetto era spirato: ma che questi fatti, che sono stati poco pregiudizievoli a Arbel, non hanno la gravità di quelli che sono stati rilevati a carico di quest'ultimo e non possono che attenuare in una certa misura la sua responsabilità;

Considerando, per conseguenza, che vi ha luogo di fare proibizione a Arbel di usurpare per l'avvenire l'invenzione dei fratelli Déflassieux e Peillon, dandogli il suo nome; che deve essere interdetto tanto a Arbel quanto ai fratelli Déflassieux di attribuire a essi soli le medaglie d'onore decretate alla loro antica Società; che vi ha luogo, inoltre, a titolo di riparazione, d'autorizzare i fratelli Déflassieux a dare una larga pubblicità a questa sentenza; che conviene perciò di regolarne la misura per mettere termine a ogni polemica abusiva fra le parti e regolare in anticipazione, a cottimo, la somma che Arbel dovrà pagare per le spese di questa pubblicità:

Considerando, in ciò che riguarda i danni e gli interessi, che vi ha luogo di tener conto delle circostanze nelle quali i fratelli Déflassieux hanno fatto innoltrare e accreditare nel pubblico la falsa designazione del loro processo durante la loro associazione con Arbel; che debbono imputarsi di non avere protestat ocontro indicazioni delle commissioni e dei disegni di cui hanno avuto necessariamente conoscenza e di avere autorizzato Arbel a prendere in suo nome la patente d'Inghilterra; che, se questi fatti non costituiscono per la loro parte una rinuncia ai loro diritti d'inventori, hanno in gran parte occasionato l'errore e il pregiudizio di cui si lagnano; che non si potrebbe dunque accordare loro per il passato indennizzi e interessi che superino tutte le spese della presente istanza:

. . . .

Dietro l'intervento di Antonio e Pietro Arbel;

Considerando che vi ha luogo di dichiarare questo intervento accettabile in ragione dell'interesse manifesto che i figli Arbel hanno alla lite, quali successori di Luciano Arbel, e del diritto che potrebbero avere di formare terza opposizione alle disposizioni della sentenza che li pregiudicano, ma che questo intervento non può essere ammesso che a loro spese e che non può avere altro effetto che quello di far loro rendere pubblica la presente sentenza;

Per questi motivi

La Corte,

Dopo averne deliberato;

Accetta l'intervento d'Antonio e Pietro Arbel, figli, ai dibattimenti; e, basandosi tanto sull'appello principale, quanto sull'appello incidente; riformando in parte il giudizio reso fra le parti dal Tribunale di Saint-Etienne, in data del 6 luglio 1887;

Dichiara che Luciano Arbel ha fatto una concorrenza sleale ai fratelli Déflassieux servendosi nelle sue pubblicazioni albums e prospetti, della denominazione di sistema Arbel o di ruota Arbel per designare la ruota in ferro lavorato al *matriçage*, di cui i fratelli Déflassieux e Peillon sono stati i soli inventori;

Dice che, nella quindicina, dalla notificazione della presente sentenza, Arbel dovrà sopprimere queste menzioni degli albums e prospetti che sono ancora in sua mano e che gli è fatta proibizione di riprodurli per l'avvenire;

Dice che è interdetto, tanto a Arbel, quanto ai fratelli Déflassieux di riprodurre o di menzionare nello loro pubblicazioni le medaglie d'onore ottenute dalla loro antica Società senza la menzione dei nomi di tutti gli associati;

Dice che i fratelli Déflassieux sono autorizzati a far pubblicare il dispositivo e i motivi della presente sentenza, salvo la parte che è relativa alle contraffazioni o solo il dispositivo a loro scelta, in 20 giornali di Francia o dell'estero e condanna sin d'ora Arbel a pagar la somma di 12,000 franchi per spese di pubblicità;

Dice che i fratelli Déflassieux sono pure autorizzati a menzionare la detta sentenza nei loro annunzi e prospetti, ma solo con questa enunciazione che sono stati dichiarati soli inventori della ruota in ferro lavorata al *matriçage*, impropriamente designata sotto il nome d'Arbel suo antico associato;

. . . .

Dichiara comuni ad Antonio e Pietro Arbel le disposizioni della presente sentenza;

Rigetta come non giustificati tutti gli altri capi di conclusioni e domande delle parti;

Condanna Luciano Arbel a tutte le spese di prima istanza e d'appello, a titolo di danni e interessi a eccezione di quelli degli intervegnenti che resteranno a loro carico e ordina la restituzione dell'ammenda;

Pronuncia a vantaggio del signor Baux, causidico, la distrazione delle sue spese sulla sua affermazione di diritto.

CHEMINS DE FER DU NORD ET DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Relations entre Londres, Paris et l'Italie.

Des points ci-contre aux Gares ci-dessus:		BILLETS SIMPLES				BILLETS D'ALLER ET RETOUR					
		Londres (1)		Paris (2)		Londres (4)			Paris		
		1re classe	2me classe	1re classe	2me classe	validité	1re classe	2me classe	validité	1re classe	2me classe
Turin	Mont-Cenis	172 10	128 65	98 60	73 40	45 jours	283 50	210 —	30 jours	160—(5)	115 —
Milan	Mont-Cenis	183 40	134 90	116 65	86 —	45 jours	283 50	210 —	30 jours	172—	125 —
Gênes	Mont-Cenis	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livourne	via Gênes	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Florence	via Gênes	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Rome	via Gênes	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Naples	via Gênes	286 95	209 05	218 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Florence	via Bologne	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Rome	via Bologne	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Naples	via Bologne	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mois (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Naples	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mois (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologne	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mois	538 95	395 80	—	—	—
Messine (via Naples)		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OBSERVATIONS.

BILLETS SIMPLES.

(1) Ces billets sont valables pendant 17 jours, sauf ceux de ou pour Brindisi dont la validité est de 30 jours, et permettent aux voyageurs de s'arrêter à toutes les gares P-L-M situées sur l'itinéraire et à six stations italiennes de leur choix. En sus des prix homologués, il est perçu pour droits divers de port une taxe de 1 fr. 75 au profit des Chambres de commerce de Calais ou de Boulogne.

(2) Ces billets sont valables pendant 10 jours.

(3) Billets valables pendant 30 jours.

BILLETS D'ALLER ET RETOUR.

(4) Ces prix comprennent la traversée de Paris par le Chemin de fer de ceinture, mais non la taxe de 3 fr. 50 établie au profit des Chambres de commerce de Calais ou Boulogne, par la loi du 4 décembre 1888 et qui est perçue en sus.

(*) Les voyageurs partis de Brindisi ont la faculté de se rendre de Foggia à Naples en faisant porter par le Chef de gare de Foggia l'autorisation nécessaire sur le billet; ils iront ensuite à leurs frais rejoindre l'itinéraire à Falconara par Rome. — De même dans le sens inverse, il peuvent effectuer à leurs frais le trajet de Falconara-Rome-Naples ou, sur présentation au Chef de gare, leur billet sera rendu valable pour rejo.ndre l'itinéraire à Foggia.

(**) Les voyageurs se dirigeant sur Londres peuvent se rendre de Rome à Florence par Grosseto et Sienne ou par Pise et Empoli et revenir ensuite à Pise par cette dernière voie. — Inversement, les voyageurs allant à Brindisi peuvent se rendre de Pise à Florence par Empoli, revenir à Pise par la même voie ou se diriger à Empoli sur Rome par Sienne et Grosseto.

(5) La durée de validité des billets d'aller et retour Paris-Turin est portée à 45 jours, lorsque les voyageurs justifient avoir pris à Turin un billet de voyage circulaire intérieur italien.

Service entre Londres, Paris et l'Italie par le Mont-Cenis.

ALLER

STATIONS		1re cl.	1re, 2me classe		1re, 2me classe	
			(*)			
Londres Charing-Gross.	Dép.	8 20 m.	11 — matin		8 15 soir	
Londres Victoria	—	8 30 m.	11 — matin		8 15 soir	
Douvres	—	10 20 m.	1 — soir		10 25 soir	
Calais-maritime (heure anglaise)	Arr.	Midi	2 20 soir		Min. 10	
Calais-maritime (heure française)	Dep.	Midi 40	2 52 soir		1 04 matin	
Boulogne-Gare	Arr.	1 35 s.	—		1 58 matin	
Boulogne-Gare	Dép.	1 27 s.	—		1 50 matin	
Amiens	Arr.	3 28 s.	5 17 soir		3 46 matin	
Amiens	Dép.	3 33 s.	5 22 soir		3 51 matin	
Pierrefitte-Stain	Dép.	—	—		—	
Paris-Nord	Arr.	—	7 15 soir		5 50 matin	
Paris-Nord	Dép.	—	7 21 soir		6 19 matin	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	6 31 s.	8 17 soir		7 10 matin	
		1e 2e cl.	1e 2e cl. (A)	1e, 2e cl.	1e, cl.	1e 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Dép.	7 — s.	9 — s.	9 15 s.	8 50m.	11 15m.
Dijon	Arr.	Minuit 05	1 44m.	2 19m.	2 22 s.	5 38 s.
Genève	—	6 28 m.	—	8 55m.	8 52 s,	—
Evian	—	7 43 m.	—	10 59m.	—	—
Aix-les-Bains	—	5 02 m.	6 23m.	8 —m.	8 20 s.	11 45 s.
Chambéry	—	5 32 m.	6 48m.	8 30m.	8 55 s.	Min. 07
Modane	—	8 59 m.	9 42m.	1 45 s.		3 07m.
Turin	—	1 58 s.	1 58 s.	6 20 s.	—	7 50m.
Turin	Dép.	—	2 25 s.	7 42 s.	—	8 30m.
Milan	Arr.	—	5 30 s.	10 58 s.	—	11 40m.
						1e 2e cl.
Turin	Dép.	—	2 40 s.	8 20 s.	—	8 25m.
Gênes	Arr.	—	6 10 s.	11 45 s.	—	11 55m.
San-Remo	—	—	11 05 s.	8 43m.	—	5 56 s.
Pise	—	—	10 50 s.	4 —m.	—	4 13 s.
Florence	—	—	Min. 40	7 20m.	—	6 30 s,
Livourne	—	—	11 30 s.	5 35m.	—	5 27 s.
Rome	—	—	6 50m.	11 —m.	—	11 02 s.
Naples	—	—	1 35 s.	6 32 s.	—	7 —m.
Brindisi	Arr.	—	—	8 36m.	—	6 10 s.
Turin	Dép.	—	2 40 s.	7 — s.	—	8 25m.
Alexandrie	Arr.	—	4 14 s.	8 50 s.	—	10 03m.
Bologne	—	—		1 52m.	—	5 — s.
Ancône	—	—	—	7 05m.	—	10 55 s.
Brindisi	—	—	—	10 47 s.	—	6 15 s.
Florence	—	—	—	5 55m.	—	1 26m.
Rome	—	—	—	Midi 35	—	7 30m.
Naples	Arr.	—	—	6 32 s.	—	1 35 s.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Folkestone-Boulogne, le départ de Londres a lieu à 10 heures matin. Ce train ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Angleterre ou de Calais.
(A) Le train partant de Paris-Lyon à 9 heures soir ne prend à Paris, en 2e classe que les voyageurs à destination d'Aix-les-Bains, Chambéry et de l'Italie par le Mont-Cenis.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salons va directement de Calais à Milan par le train partant de Calais à 2 h. 52 soir et de Paris-Lyon à 9 h. soir. Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de Calais à la gare de Paris-Lyon par les trains partant de Calais à 1 heure 04 du matin et midi 40.

RETOUR

STATIONS		1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.
		1e 2e cl.			
Naples	Dép.	8 50 m.	—	—	3 10 s.
Rome	—	3 — s.	—	—	11 10 s.
Florence	—	9 30 s.	—	—	6 35 m.
Brindisi	—	5 58 m.	—	—	9 25 m.
Ancône	—	8 — s.	—	—	5 40 m.
Bologne	—	1 40 m.	—	—	10 55 m.
Alexandrie	—	6 30 m.	—	11 05 m.	5 05 s.
Turin	Arr.	8 21 m.	—	1 — s.	7 — s.
Brindisi	Dép.	8 30 s.	—	2 20 m.	6 40 m.
Naples	—	8 50 m.	—	3 10 s.	10 25 s.
Rome	—	3 40 s.	—	9 46 s.	8 — m.
Livourne	—	9 50 s.	—	4 — m.	1 50 s.
Florence	—	8 45 s.	—	—	11 35 m.
Pise	—	10 55 s.	—	4 40 m.	2 33 s.
San-Remo	—	8 01 s.	—	3 52 m.	Midi 06
Gênes	—	3 30 m.	—	9 — m.	7 10 s.
Turin	Arr.	7 25 m.	—	1 — s.	10 45 s.
		(B)			
Milan	Dép.	3 25 m.	—	10 30 m.	7 45 s.
Turin	Arr.	8 15 m.	—	1 40 s.	10 55 s.
				(A)	
Turin	Dép.	8 35 m.	—	2 15 s.	11 15 s.
Modane	—	Midi 23	—	5 33 s.	2 15 m.
Chambéry	—	3 41 s.	—	8 24 s.	5 02 m.
Aix-les-Bains	—	4 11 s.	—	8 59 s.	5 27 m.
Evian	—	Midi 46	6 02 s.	—	—
Genève	—	3 12 s.	7 32 s.	—	4 15 m.
Dijon	—	11 17 s.	1 39 m.	2 06 m.	11 32 m.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 55 m.	6 50 m.	7 05 m.	5 41 s.
		1e, 2e cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*)	Dép.	7 17 matin			6 11 s.
Paris-Nord	Arr.	7 56 matin			7 01 s.
Paris-Nord	Dép.	8 22 matin			8 25 s.
Amiens	Arr.	10 17 matin			10 26 s.
Amiens	Dép.	10 37 matin			10 31 s.
Boulogne-Gare	Arr.	Midi 34			Min. 29
Boulogne-Gare	Dép.	Midi 26			Min. 21
Calais-Maritime (heure française)	Arr.	1 24 soir			1 21 m.
Calais-Maritime (h. ang.)	Dép.	1 25 soir			1 30 m.
Douvres	—	3 20 soir	3 20 soir		4 — m.
Londres Victoria	Arr.	5 15 soir	—		5 55 m.
Londres Charing-Gross	Arr.	(*) —	5 05 soir		5 55 m.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Boulogne-Folkestone, l'arrivée à Londres a lieu à 5 h. 40 s.
(A) Le train partant de Modane à 5 heures 33 soir et arrivant à Paris-Lyon à 7 heures 05 matin ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Italie par le Mont-Cenis, de Chambéry, d'Aix-les-Bains, et en destination de Paris et au-delà sur le Nord et l'Angleterre.
(B) Le départ de Milan à 3 heures 25 matin n'a lieu que les Dimanches et Fêtes.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salon va directement de Milan à Calais par le train partant de Milan à 10 h. 30 m. et de Paris-Nord à 8 h. 22 m. Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de la gare de Paris-Lyon à Calais, par le train partant de Paris-Lyon à 6 h. 11 du soir.

PÉNINSULAR-EXPRESS. — Train de luxe de la Malle des Indes composé de wagons-salons, restaurants et voitures-lits.

Départ de Londres le vendredi, de Paris-Nord dans la nuit du vendredi au samedi.

Londres	Dép.	3 15 s.	vendredi	Chambéry	Arr.	11 22 m.	samedi
Paris-Nord	Arr.	11 12 s.	—	Turin	—	6 42 s.	samedi
Paris-Nord	Dép.	Minuit 15		Alexandrie	—	8 21 s.	samedi
Macon	—	8 05 m.	samedi	Bologne	—	1 26 m.	dimanche
Culoz	—	10 21 m.	samedi	Ancône	—	5 08 m.	dimanche
Aix-les-Bain	—	10 59 m.	samedi	Brindisi	—	4 — s.	dimanche

Ce train relève à Paris-Nord les provenances du Nord de la France, de la Belgique, de la Hollande, et de l'Allemagne. — Il prend et laisse des voyageurs à toutes les stations indiquées à l'horaire ci-contre dans la limite des places disponibles. — Le départ du paquebot de Brindisi à lieu vers 10 heures du soir. — Au retour les voyageurs sont admis dans le train postale de la Malle des Indes, qui part de Brindisi aussitôt après l'arrivée du paquebot. — Ce train contient une voiture mixte avec lits et restaurant, allant à Paris-Nord. — Le nombre des places étant limité, MM. les voyageurs doivent prendre leurs billets d'avance aux agences da la Compagnie des Wagons-Lits et à la gare de Paris-Nord.

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE
OFFICINE DI SAVIGLIANO

(*Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (Barriera Lanzo)

Costruzione e Riparazione di Materiale Mobile e Fisso per Ferrovie e Tramvie
Ponti, Fondazioni ad aria compressa - Tettoie e Costruzioni Meccaniche - Ferrovie e Funicolari sistema **ABT**
Gru ed Argani Brevetto speciale **MEGY, ECHEVERRIA** e **BAZAN**.

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico ra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte n Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia e C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)
con Cave, Forni ed Officine in

Alzano di Sopra, Nese, Ranica, Nembro, Albino, Abbazia di Vall'Alta e Comenduno in Valle Seriana, Riva di Solto e Sulzano, Pilzone sul Lago d'Iseo.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma. — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti. Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

Torino, 1890 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 25 Ottobre 1890. NUM. 43.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . «	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

TORINO

PRIMA ESPOSIZIONE ITALIANA D'ARCHITETTURA

(*Aperta sino al 30 novembre*)

DIVISIONI: I. *Architettura antica e moderna*; II. *Industrie artistiche attinenti all'Architettura;* III. *Pubblicazioni di Architettura;* IV. (Internazionale) *Piani di città, progetti di ingrandimento e risanamento, regolamenti edilizi.*

PRIMA ESPOSIZIONE OPERAIA ITALIANA

(*Aperta sino al 16 novembre*)

DIVISIONI: I. *Manufatti*; II. *Previdenza, Cooperazione, ecc.*; III. *Igiene.*

LE COSTRUZIONI FERROVIARIE ITALIANE

Proseguendo nell'opera nostra di riassumere in grandi studi statistici (1) specialmente la parte economica delle nostre costruzioni ferroviarie durante l'ultimo ventennio — od in quel torno di massimo loro incremento — consideriamo ora le spese e lo sviluppo dal 1871 al 1889, ed accenniamo all'importo complessivo delle spese dal 1° gennaio 1880 al 30 giugno 1890.

SPESE E SVILUPPO DAL 1871 AL 1889.

Spese. — Dal 1° gennaio 1871 al 30 giugno 1889 si spesero effettivamente L. 1,830,730,998; per una media di L. 93,883,641 annue.

Gli stanziamenti di bilancio sono stati però molto diversi da anno ad anno ed oscillarono tra un massimo di lire 297,879,386 (esercizio 1887-88), ed un minimo di lire 40,679,144 (esercizio 1872).

(1) Vedi *Il patrimonio ferroviario dello Stato dal 1° gennaio 1862 al 1° luglio 1889*, ed annesso elenco riassuntivo di richiamo a precedenti studi statistici, nel n. 36 del corrente anno.

Crediamo perciò opportuno di raggruppare gli stanziamenti medesimi in tre serie, avuto riguardo specialmente all'impulso legislativo dato alle costruzioni ferroviarie dal 1871 al 1889.

I^a SERIE. — Esercizi dal 1871 al 1879 inclusivamente; cioè anteriormente alla legge Baccarini-Mezzanotte;

II^a SERIE. — Esercizi dal 1880 al 1884-85 inclusivamente; cioè durante il primo periodo di esecuzione delle leggi emanate dal 1871 al 1882;

III^a SERIE. — Esercizi dal 1885-86 al 1888-89 inclusivamente; cioè durante il secondo periodo di esecuzione delle leggi 1874 e 1881, completate dalla legge Saracco del 1887.

Ciò premesso, diamo per ciascuna serie l'importo complessivo degli stanziamenti e la media annua degli stanziamenti medesimi:

Serie		Stanziamento complessivo.	Stanziamento medio annuo.
I^a Serie	L.	458,354,581	50,928,287
II^a Serie	»	472,425,571	85,930,104
III^a Serie	»	899,950,846	224,987,711
Totale e media	L.	1,830,730,998	93,883,641

Se con la cifra 100 indichiamo la cifra media degli stanziamenti durante la 1^a serie, le cifre 169 e 442 indicheranno rispettivamente gli stanziamenti medi della 2^a e della 3^a serie.

Il Tesoro ha provveduto all'ingente spesa:

		Somma complessiva		Per cento
a) con prelevamenti sulle entrate ordinarie dei bilanci per	L.	361,905,645	=	19.78
b) con emissioni di rendita consolidata od obbligazioni ferroviarie.	»	1,468,825,353	=	80.22
Totale	L.	1,830,730,998		100.00

Le spese di vigilanza delle costruzioni e di studi preliminari concorrono nella spesa totale per il 3.25 p. 0|0.

Lo *sviluppo delle costruzioni* è indicato dal seguente specchio:

1° gennaio	1872	chil.	6,377 +	chil.	377
»	1873	»	6,754 +	»	128
»	1874	»	6,882 +	»	491
»	1875	»	7,373 +	»	320
»	1876	»	7.675 +	»	260
»	1877	»	7,935 +	»	243
»	1878	»	8,178 +	»	50
»	1879	»	8,208 +	»	120
»	1880	»	8,328 +	»	385
»	1881	»	8,713 +	»	180
»	1882	»	8,893 +	»	291
»	1883	»	9,184 +	»	418
»	1884	»	9,602 +	»	787
1° giugno	1885	»	10,389 +	»	534
»	1886	»	10,923 +	»	633
»	1887	»	11,556 +	»	422
»	1888	»	11,978 +	»	913
»	1889	»	12,891 +	»	—

Totale: Chilometri costruiti dal 1° gennaio 1872 al 30 giugno 1889 6,520

Spesa a chilometri L. 274,838.

SPESE DAL 1° GENNAIO 1880 AL 30 GIUGNO 1890.

Per la esecuzione delle leggi relative alle spese ferroviarie, dal 1° gennaio 1880 a tutto l'esercizio finanziario 1889-90, si sono impiegate L. 1,300,000,000.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

RELAZIONE

del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea Generale dell'8 maggio 1890

(*Cont. e fine — Vedi Num. 37*).

§ 9. — NAVIGAZIONE SUL LAGO DI GARDA.

I prodotti ottenuti dalla navigazione sul lago di Garda, non compresi gl'introiti diversi, salirono nel 1889 a L. 168,251.90
in confronto di . . . . » 160,046.48

ottenute nell'anno precedente; per cui si ha la differenza in più . . . . L. 8,205.42

dovuta per L. 5490.30 ai viaggiatori e L. 2715.12 alle merci.

Le stazioni nelle quali si manifestò il maggior movimento, sia in partenza che in arrivo, furono: Desenzano, Peschiera, Riva e Malcesine.

Le merci che più specialmente si trasportarono a mezzo di piroscafi furono i materiali da costruzione ed i legnami.

Il prodotto dei viaggiatori sarebbe aumentato maggiormente nel 1889, se non fosse intervenuto il divieto delle gite di piacere a Riva, e così pure sarebbesi ottenuto un maggior prodotto delle merci, se non fosse quasi mancato totalmente il raccolto delle frutta, che costituisce uno dei principali redditi delle regioni circostanti al lago.

Aumentarono pure nel 1889 gl'introiti diversi.

Le spese di esercizio crebbero altresì nel 1889 e in proporzione maggiore dei prodotti, perchè il traffico non potè ancora prendere quello sviluppo, di cui lo rendon suscettibile i notevoli miglioramenti introdotti nel servizio.

Si ha quindi speranza di ottenere negli anni venturi un miglior risultato.

VII. — Contenzioso.

Ecco il movimento delle liti durante l'anno 1889.

Liquidazione della gestione Calabro-Sicula. — Le tre cause riflettenti la detta gestione che erano pendenti al 31 dicembre 1888, non avendo potuto essere definite nel corso del 1889, rimanevano tali anche al 31 dicembre u. s.

Una di esse, che è la sola importante, riguarda l'indennizzo reclamato dai congiunti del viaggiatore che perdette la vita per l'incendio della carrozza Pullmann, avvenuto in corso di viaggio presso la stazione di Riace il 24 novembre 1884.

Questa causa, per quanto riguarda la decisione del diritto, fu definita con vittoria dell'Amministrazione, che ottenne piena rilevazione di fronte alla Compagnia Pullmann, della quale fu respinto il ricorso in Cassazione. Resta pendente il giudizio per la liquidazione specifica dei danni e quello per la convalidazione di un sequestro praticato dalla Società per guarentire il ricupero che le spetta.

Liquidazione della gestione anteriore all'assunzione dell'esercizio della rete Adriatica. — Cause pendenti al 31 dicembre 1888 . . . . N. 23
delle quali una terminò con vittoria della Società, quattro furono abbandonate dagli attori, e una fu transatta, per cui ne restarono in pendenza n. 17.

Per questa categoria di liti proseguiamo, come negli anni decorsi, a tenervi informati delle due più importanti.

Nella causa Genazzini, gli avversari hanno ricorso in Cassazione contro la sentenza della Corte d'Appello di Torino che negava loro quasi per intiero le enormi indennità che pretendevano per l'allegato motivo del brigantaggio. La Società, costretta perciò a valersi delle carte processuali nella pendenza del giudizio di Cassazione, dovè differire la introduzione della causa di liquidazione contro la Impresa accollataria e suoi garanti. Confidiamo che la lite anche in Cassazione verrà risolta in nostro favore, dopo di che sarà intrapreso senza ritardo il detto giudizio di liquidazione pel ricupero del credito della Società.

Per la causa relativa al ponte sul Po a Mezzana-Corti, vi annunciammo nell'anno decorso che, decisa ormai in nostro favore per sentenza irretrattabile la massima concernente il diritto della Società al rimborso delle spese mediante annualità da pagarsi dal R. Governo, ci saremmo adoperati per concertare una liquidazione amichevole, onde evitare la prosecuzione della lite, a protrarre la quale non ci sembra che neppure il Governo abbia ormai un vero interesse. Non mancammo infatti di spingere e di sollecitare le più vive pratiche in quel senso, e sebbene finora non ci sia stato concesso di ottenere la desiderata soluzione, abbiamo ragione di sperare che ciò si possa ottenere nell'anno corrente. In caso diverso, saremo costretti a riprendere, nostro malgrado, le vie giudiciali.

Esercizio della rete Adriatica. — Cause pendenti al 31 dicembre 1888 . . . . N. 192
Cause introdotte nell'anno 1889 . . . . » 177

N. 369

delle quali N. 53 vinte . . . .
» 82 transatte. . . . .
» 6 perdute . . . .
» 23 abbandonate dagli avversari . } » 164

Restavano pendenti al 31 dicembre 1889 N. 205

Due delle cause predette si agitarono contro il R. Governo dinanzi al Collegio arbitrale istituito a Roma in ordine all'art. 106 del nostro Capitolato di esercizio, e furono queste le prime cause per le quali dovette fungere il Collegio.

La prima fu introdotta dal R. Governo, il quale chiedeva fosse giudicato che le spese pei lavori complementari d'impianto sulla linea Pavia-Brescia dovessero far carico alla Società come per le altre linee di sua proprietà, in ordine all'art. 6 del contratto di concessione della rete Adriatica, e quindi fosse dichiarata tenuta la Società ad eseguire a proprie spese i lavori in detta linea indicati nell'allegato *B* e presagiti in L. 1,715,900, ed a rilevare, alla scadenza della concessione Adriatica, il costo di tutti gli altri che fossero stati eseguiti a carico della Cassa per gli aumenti

patrimoniali e del fondo di riserva per la rinnovazione del materiale metallico. Ma il Collegio degli arbitri, accogliendo pienamente le nostre eccezioni, rigettò, a voti unanimi, le domande del Governo, ritenendo che per le condizioni speciali di quella linea le spese complementari d'impianto dovessero stare a carico dello Stato come per le linee di sua proprietà.

Dal canto nostro introducemmo una causa per la dichiarazione del nostro diritto, che ritenevamo leso al seguito della concessione della nuova linea Roma-Viterbo, accordata con R. Decreto 28 aprile 1889, n. 6066, serie 3ª, ad un Consorzio, cui era subentrata la Società del Mediterraneo, senza averci offerta la prelazione che credevamo ci spettasse in base all'art. 6 del Capitolato di esercizio per la rete Adriatica. Ma la maggioranza del Collegio ritenne non competerci quel diritto per la detta linea e quindi respinse la domanda.

Per l'ossequio dovuto al rispettabile Consesso e nel reciproco interesse di non proseguire le vie giudiziali, si convenne col R. Governo che ambedue le parti si astenessero dal promuovere appello da quelle due sentenze, le quali divennero perciò definitive.

Una terza causa ha introdotta il R. Governo dinanzi allo stesso Collegio, intendendo di far dichiarare che la Società è obbligata ad assumere, in ordine all'art. 82 del Capitolato di esercizio, il personale governativo anche per la costruzione delle linee concessele con una diversa e speciale convenzione, qual'è quella del 20 giugno 1888. Questa causa è tuttora pendente.

VIII. — Utile netto dell'esercizio.

PRODOTTI.

Compartecipazione della Società sul prodotto lordo della rete principale: sua quota 62.50 0|0 (articolo 25 del contratto d'esercizio) . . .	L.	61,711,019.80
Compensi alla Società per l'esercizio delle linee complementari (art. 73 del capitolato):		
Quota corrispondente alla metà del prodotto lordo ottenuto dall'esercizio delle linee stesse . .	»	3,359,070.23
Corrispettivo di 3000 lire per ogni chilometro virtuale di linea esercitata (chilom. 1364.730) .	»	4,094,190.—
Proventi del traffico non ripartibili . . .	»	63.640.63
Proventi in rimborso di spesa	»	3,162,941.83
Proventi ottenuti dall'esercizio di proprietà sociali	»	64,115.23
Proventi eventuali	»	369,498.22
Prodotto lordo complessivo spettante alla Società	L.	72,824,475.94

SPESE.

Da questa somma, detraendo l'ammontare complessivo delle spese ordinarie e straordinarie dell'esercizio e di amministrazione centrale, queste ultime al netto della tassa per la quotazione dei titoli sociali all'estero, in . .	»	69,570,383.03
Si avrà l'utile netto dell'esercizio in . . .	L.	3,254,092.91

IX. — Liquidazione generale dell'esercizio 1889.

ATTIVITÀ.

Sovvenzione chilometrica dovuta dallo Stato alla Società, ai termini dell'art. 7 del contratto di esercizio	L.	32,058,955.12
Utile netto dell'esercizio risultante dal titolo precedente	»	3,254,092.91
Corrispettivo dovuto alla Società dallo Stato, giusta il disposto dell'art. 26 del contratto di esercizio, per impiego del materiale mobile e di esercizio di proprietà della Società stessa .	»	6,660,000.—
Proventi eventuali dall'Amministrazione centrale	»	258,325.50
	L.	42,231,373.53

PASSIVITÀ.

Interessi generali e quota di ammortamento delle azioni e delle obbligazioni .	L. 35,942,768.69		
Tassa di ricchezza mobile sui redditi industriali	» 1,203,343.79		
Tassa per la quotazione dei titoli sociali all'estero . . .	» 283,144.67		
Perdite di cambio.	» 388,088.33		
Quota di ammortamento delle spese di fondazione . . .	» 26,094.44		
Insieme		L.	37,843,439.92

Risulta così un saldo attivo della liquidazione di		L.	4,387,933.61
Da questa somma, detraendo l'importo dei prelievi determinati dall'art. 57 dello statuto sociale, cioè:			
6 0|0 della suindicata somma per la riserva ordinaria	L. 263,276.02		
5 0|0 della somma stessa in lire 219,396.68, ripartibili:			
per 3|4 al Consiglio d'Amministrazione	» 164.547.51		
e per 1|4 ai capi di servizio .	» 54,849.17		
		L.	482,672.70
Si avrà un'attività netta di		L.	3,905,260.91
Dalla quale vi proponiamo di detrarre, a titolo di riserva straordinaria, la somma di . .		»	200,000.—
L'utile netto disponibile dell'anno 1889 sarebbe così ridotto a		»	3.705,260.91

Però a questa somma devono aggiungersi le seguenti partite:

Residuo utile disponibile dell'anno 1888, non distribuito	L. 1,277 25		
Maggior quota spettante alla Società sui prodotti lordi del precedente esercizio ripartiti con lo Stato per anno finanziario anzichè per anno solare	L. 14,815.43		
Facendo i prelievi statutari, e cioè: 6 0|0 per la riserva ordinaria L. 888.93; 5 0|0 in lire 740.77 delle quali: 3|4 al Consiglio di Amministrazione » 555.57; 1|4 ai capi di servizio » 185.20; In totale	L. 1,629.70		
Residuano	L. 13,185.73		
Questa somma venendo però ad aumentare l'utile da dividere con lo Stato, a' sensi dell'art. 24 del contratto di esercizio, che fu conteggiato nel bilancio del 1888 in lire 117,761.05, ne consegue che la metà di essa spetta al compartecipante, quindi soltanto le rimanenti . .	L. 6,592.86		
vanno in aumento dell'utile netto		L.	7,870.11
Si avrà quindi un utile di . . .		L.	3,713,131.02
Su questa somma vi proponiamo di prelevare .		»	3,705,000.—
da distribuirsi agli azionisti nella ragione di: L. 9.50 per ognuna delle 360,000 azioni di antica emissione e L. 4.75 per ognuna delle 60,000 nuove azioni emesse al 1° luglio 1889;			
e di portare a conto nuovo le residue .		L.	8,131 02

IMPIEGO DEI RESIDUI ATTIVI AL 30 GIUGNO 1885.

Il capitale di esclusiva proprietà degli azionisti è formato dalle seguenti partite:

Utili ottenuti negli esercizi antecedenti al 1° luglio 1885 e non distribuiti, in . .	L.	15,363,230.36
Interesse sulla somma di L. 300,000 prelevata dagli utili a tutto il 30 giugno 1885, per l'ammortamento delle azioni a matrice . . .	»	55,969.70
Prelievo statutario nella ragione del 6 0|0 sull'utile ottenuto dall'impiego dei residui attivi sopraindicati, dal 1° luglio 1885	»	142,885.12
Residuo utile predetto, non distribuito agli azionisti a tutto il 31 dicembre 1888 . . .	»	103,462.69
Totale . . .	L.	15,665,547.87
meno . . .	»	9,372.39
per partite riflettenti la gestione antecedente al 30 giugno 1885, liquidate durante l'anno 1889		
residuano . . .	L.	15,656,175.48
le quali hanno dato, al netto della tassa di ricchezza mobile, un frutto di	L.	710.072.73

Detraendo da questa somma l'interesse imputabile al fondo di L. 355,969.70 per l'ammorta-

mento delle azioni a matrice in . . .		»	17,798.48
da portarsi in aumento al fondo stesso, si avrà			
un'attività netta di		L.	692,274.25
Assegnando ora:			
Il 6 0[0 alla riserva ordinaria .	L. 41,536.45		
Il 5 0[0 della somma stessa in L. 34,613.71, delle quali:			
3[4 al Consiglio d'Amministrazione	» 25,960.28		
1[4 ai capi di servizio . .	» 8,653.43		
In totale		L.	76,150.16
residuerà un utile netto di		L.	616,124.09
dal quale vi proponiamo di prelevare . .		»	585,000.—
da ripartire fra gli azionisti nella ragione di L. 1.50 per ognuna delle 360,000 azioni di antica emissione; e L. 0.75 per ognuna delle 60,000 azioni emesse nel 2° semestre dell'anno 1889; portando			
a conto nuovo le rimanenti		L.	31,124.09

Signori,

Abbiamo l'onore:

1° Di sottoporre alla vostra approvazione le seguenti proposte:

« L'Assemblea approva la relazione del Consiglio d'Amministrazione, il preventivo del 1890, i conti dell'anno 1889 e fissa in lire undici il dividendo per ognuna delle 360,000 azioni e cartelle di godimento di vecchia emissione in circolazione e in lire cinque e centesimi cinquanta il dividendo per ognuna delle 60,000 azioni di nuova emissione ».

2° Di invitarvi ad eleggere:

a) Sei Consiglieri d'Amministrazione in luogo dei signori: Bassi nob. comm. Girolamo, Balduino cav. Giuseppe, Cerasi conte Antonio, Cini cav. Giovanni, Papa cav. avv. Giovanni Antonio, Trezzi cav. avv. Ambrogio, uscenti di carica per turno e rieleggibili;

b) Un Consigliere d'Amministrazione in luogo del signor Bastogi conte Giovanni Angelo, rieleggibile, il quale era stato eletto in sostituzione del defunto Consigliere professore Massimiliano Giarrè, il cui mandato scadeva in quest'anno;

c) Tre Sindaci e due supplenti, secondo le disposizioni dell'art. 183 del Codice di Commercio e dell'art. 32, § 1, degli statuti sociali.

Il sommario del *processo verbale* dell'Assemblea generale ordinaria dell'8 scorso maggio, nella quale fu letta la precedente Relazione del Consiglio di Amministrazione, fu da noi pubblicato nel n. 19 del 10 stesso mese, a pag. 293.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 22 ottobre 1890 (N. 248). — **Regio Decreto 27 settembre 1890,** numero **7152** (Serie 3ª), che autorizza la Direzione Generale del Debito Pubblico a ritirare ed annullare, tenendone vivi i numeri d'iscrizione, i seguenti titoli di debito redimibili stati presentati per la conversione in rendita consolidata 5 0[0, cioè: N. 20 Obbligazioni delle ferrovie di Novara 5 per cento, con decorrenza 1° aprile 1890, per la complessiva annua rendita di L. 320; N. 28 Obbligazioni della ferrovia Udine-Pontebba, 5 per cento, con decorrenza dal 1° aprile 1890, per la complessiva annua rendita di L. 700.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Riassunto del bilancio della Mediterranea per l'esercizio 1889 90.

Nella seduta tenutasi ieri, 24, dal Consiglio di Amministrazione della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, venne presentato il bilancio dell'esercizio 1889-90, corredato da tutti i documenti giustificativi e da numerose e particolareggiate informazioni. Tale bilancio si può riassumere nelle seguenti cifre:

Sul *prodotto lordo* di L. 121,601,073.81 dato dalla intiera rete, la *quota spettante esclusivamente alla Società* (compresi gli introiti a rimborso di spesa ed il corrispettivo fisso di L. 3000 per chilometro di lunghezza media virtuale della rete secondaria) è di L. 81,319,381.35, colla quale si fece fronte alle *spese d'esercizio*, ammontanti a L. 79,508,775.79.

L'*attivo* totale salì poi, col corrispettivo per l'uso del materiale d'esercizio e proventi diversi, a lire 10,781,414.70; dalla qual cifra deducendo il passivo di L. 2,228,790.91, resta l'*utile netto* dell'azienda di L. 8,552,623.79, le quali, depurate dalle quote stabilite dall'art. 58 dello Statuto sociale, permetteranno di distribuire agli azionisti, oltre l'interesse del 5 0[0, un dividendo di L. 4 per ogni azione di prima emissione, pur lasciando una congrua somma in conto del venturo esercizio.

Il Consiglio, verificate le risultanze del bilancio, lo approvò per parte sua, e lo presenterà il 27 *novembre prossimo all'Assemblea Generale degli Azionisti*.

Nel prossimo numero daremo maggiori dettagli sul detto esercizio 1889-90.

><

Per il personale della Mediterranea.

Siamo informati che a giorni si radunerà presso la Direzione Generale della Mediterranea una speciale Commissione composta dei soli Capi-Servizio dei Servizi attivi per studiare varie questioni attinenti al personale: quali le variazioni d'organico in relazione alle nuove linee aperte all'esercizio e alla posizione fatta a taluni impiegati dai nuovi statuti della Cassa pensione e Cassa soccorso.

La Commissione si occuperà parimenti di talune disposizioni riguardanti i soprassoldi e le indennità, e per meglio uniformarle alle esigenze del servizio e per vieppiù renderle uniformi su tutte le linee della rete, in relazione al lavoro effettivamente eseguito dai soli agenti.

Dal lavoro di tale Commissione, crediamo poter asserire che ne scaturiranno feconde disposizioni utili e gradite a tutto il personale.

><

Per il rinnovamento del materiale rotabile delle Ferrovie.

Sappiamo che, avendo il R. Ispettorato Generale delle Ferrovie approvato la proposta fatta della rinnovazione del materiale mobile in conto del terzo fondo di riserva, si stanno facendo presso le Società gli opportuni studi per un programma d'acquisto di nuovo materiale in sostituzione di quello che nel prossimo quinquennio raggiungerà il limite d'età prescritto dai capitolati per la relativa rinnovazione.

Il lavoro è condotto con la massima sollecitudine onde poter in breve lasso di tempo passare agli acquisti.

Circa la proposta, di cui trattasi, presentata al R. Ispettorato Generale dalla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, vedasi la « Informazione » nel n. 31, a pag. 494.

><

Per l'esercizio delle Secondarie Romane da parte della Mediterranea.

Ci consta che il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato la convenzione per l'esercizio delle Ferrovie Secondarie Romane da parte della Società del Mediterraneo.

Sulla *Convenzione* abbiamo dato informazioni nel n. 17, a pag. 265, e nel n. 18, a pag. 279.

><

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo.
(Lavori di completamento del tronco da Colorno al Po).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al R. Ispettorato Generale delle ferrovie il progetto riguardante la esecuzione di lavori di completamento lungo il tronco da Colorno al Po, nella ferrovia Parma-Brescia-Iseo. L'ammontare dei lavori da eseguire rileva a L. 36,868. Essi consistono:

a) Nel consolidamento del rilevato stradale fra i kilom. 19.137 e 19.709;

b) Nell'impianto di pozzi tubolari Northon presso le case cantoniere N. 15, 16 e 17;

c) Nel raddoppiamento della casa cantoniera al km. 20.724;

d) Nella costruzione di parete sulle rampe delle scale di due case cantoniere e nella costruzione di voltini sulle porte e finestre della casa cantoniera al km. 17.842.60.

><

Ferrovia Bologna Verona.
(Consolidamento rilevato fra i chilometri 14.558 e 18.144).

La prefata Società ha pure presentato al R. Ispettorato Generale delle ferrovie, per la sua approvazione, il progetto dei lavori occorrenti per completare il consolidamento del rilevato ferroviario della linea Bologna-Verona fra i km. 14.558 e 18.144. Sarà concessa a trattativa privata la fornitura, il carico ed il trasporto delle materie ghiaiose e della ghiaia occorrente; allo sbancamento, scarico e posizione in opera delle materie e ghiaia predette sarà provveduto in economia.

><

Per l'assunzione del servizio dei pacchi postali da parte delle Amministrazioni ferroviarie.

Sappiamo che il Ministero delle Poste e Telegrafi, per soddisfare ad una richiesta delle tre principali Amministrazioni ferroviarie, ha fatto compilare un *prospetto riassuntivo del movimento generale dei pacchi postali, verificatosi dall'esercizio* 1885 86 *a quello* 1889-90; dal quale le Amministrazioni stesse potranno trarre norma pegli studi della proposta ad esse fatta dal prelodato Ministero, di assumere cioè direttamente il servizio dei pacchi postali.

Dal prospetto suindicato risulta che il movimento generale dei pacchi, con o senza valore dichiarato, fu il seguente:

Esercizio 1885-86	—	N. 5,344,738.
» 1886 87	—	» 5,670,670.
» 1887-88	—	» 5,972,577.
» 1888 89	—	» 6,219,658
» 1889 90	—	» 6,494,402

Dal prospetto medesimo si rileva anche il movimento speciale dei pacchi con valore dichiarato; il quale nei preindicati esercizi fu il seguente:

Eserc. 1885-86	N. 5,383 —	Valore dich. L.	928,422
Id. 1886-87	» 20,865 —	id.	» 5,512,732
Id. 1887-88	» 26,181 —	id.	» 5,374,074
Id. 1888-89	» 44,835 —	id.	» 4,468,896
Id. 1889-90	» 81,471 —	id.	» 14,241,322

Per precedenti informazioni circa tale servizio da affidarsi alle Amministrazioni ferroviarie vedi n. 39 a pag. 621.

><

Gara fra le Ditte nazionali per la fornitura di 70 carrozze alla Mediterranea.

Facendo seguito all'informazione data nel precedente numero, a pag. 669, aggiungiamo che il giorno 23 corrente vennero dalla Società Mediterranea diramati gli inviti esclusivamente a Ditte nazionali per la fornitura di 70 carrozze con relativa ferramenta.

L'apertura delle schede avrà luogo il 6 prossimo novembre.

><

Attivazione di doppio binario sulla Mediterranea.

Sulla tratta *Rocca d'Evandro Mignano* della linea *Roma Napoli*, a datare dal giorno 5 novembre p. v. sarà attivato il servizio a doppio binario, incominciando dal treno n. 1.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.
(Fabbisogno di materiale metallico per armamento del tronco Limone-Vievola, dalla sua origine all'imbocco Nord della galleria di Tenda).

La Direzione tecnica governativa ha sottoposto all'approvazione superiore il fabbisogno del materiale metallico di armamento del tratto del tronco Limone-Vievola, dall'origine del tronco all'imbocco Nord della grande galleria di Tenda, della ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

Il materiale contemplato nel fabbisogno comprende:

Rotaie da m. 9	chilogr.	149,688
Rotaie da m. 8.84 . .	»	37,011
Stecche	»	9,288
Piastrelle	»	10,720
Chiavarde	»	1,735
Arpioni	»	5,672

><

Quarta conferenza internazionale a Berna sulla legislazione internazionale dei trasporti ferroviari.

Facendo seguito al preannuncio della convocata Conferenza, dato nelle « Informazioni » del n. 31, a pag. 493, aggiungiamo che il 14 corrente fu firmata a Berna dai rappresentanti dei varii Governi interessati, la Convenzione internazionale riguardante il trasporto delle merci sulle strade ferrate. Gli Stati che hanno aderito a tale Convenzione sono la Germania, l'Austria, l'Ungheria, il Belgio, la Francia, l'Italia, il Lussemburgo, i Paesi Bassi, la Russia e la Svizzera. Essendo già state accettate le modificazioni proposte nel protocollo di chiusura dell'ultima conferenza, si procedette senz'altro alla firma della Convenzione.

Le firme apposte alla nuova Convenzione sono centoquaranta. La Germania, l'Austria, il Belgio e l'Italia non erano rappresentate da delegati speciali, ma dai rispettivi ambasciatori.

Il nuovo trattato comprende la Convenzione propriamente detta; il Regolamento per l'istituzione di un Ufficio centrale; le disposizioni regolamentari per l'attivazione della Convenzione stessa; le pre-

scrizioni relative agli oggetti annessi al trasporto; ed il protocollo di chiusura.

Lo stesso giorno, 14, venne dato al « Bernerhof », dal Consiglio Federale, un pranzo ai firmatari sotto la presidenza del sig. Welti, del Dipartimento federale delle Poste e Ferrovie.

><

Ferrovia Aulla-Lucca.
(Progetti esecutivi dei tronchi Ponte a Moriano-Bagni di Lucca e Fivizzano-Aulla).

Diamo le informazioni che abbiamo promesso col *Monitore* della scorsa settimana, intorno ai due progetti esecutivi, presentati dalla Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Lucca, relativi: uno al tronco Ponte a Moriano-Bagni di Lucca e l'altro al tronco da Fivizzano ad Aulla, facenti parti entrambi della linea da Lucca ad Aulla.

I. *Tronco da Ponte a Moriano ai Bagni di Lucca* — La lunghezza di questo tronco è di m. 13,870.48 la quale, nel senso planimetrico è ripartita in metri 8339.34 di tratti rettilinei ed in m. 5531.14 di tratti in curva; il raggio minimo delle curve è di m. 300.

Per quanto riflette il profilo, la lunghezza medesima è suddivisa in m. 5248.81 di livellette orizzontali ed in m. 8621.61 di livellette in pendenza, tutte in ascesa. La pendenza massima è del 12 per mille, questa però non si riscontra in galleria e neppure nei tratti con raggio minimo di m. 300.

Le opere d'arte principali progettate lungo il tronco sono 9, cioè:

1. Ponte obbliquo sul Serchio, a travata metallica in 4 campate, della luce complessiva di metri 192;
2. Altro ponte obbliquo sul Serchio, a travata metallica in tre campate, della luce complessiva di m. 149;
3. Altro ponte obbliquo sul Serchio, a travata metallica, in 4 campate, della luce complessiva di metri 222;
4. Altro ponte obbliquo sul Serchio a travata metallica in 4 campate, della luce complessiva di metri 168.68;
5. Viadotto Ventoso 1° in 16 luci di m. 8 d'apertura ciascuna;
6. Viadotto Ventoso 2° suddiviso in 71 luci di metri 8 di corda ciascuna;
7. Viadotto Chifendi in 7 arcate della luce ognuna di m. 8;
8. Viadotto Fasi in 4 arcate della luce ognuna di m. 15;
9. Ponte obbliquo sul Pedogna a travata metallica, in due campate, della luce di m. 23 ciascuna.

Lungo il tronco si incontra una sola galleria a foro cieco, quella detta Fornacelle, della lunghezza di m. 347.20. Vi sono però quattro gallerie artificiali della lunghezza rispettiva di m. 160.32, metri 70.04, m. 104, e m. 48.02.

I muri di sostegno hanno uno sviluppo abbastanza considerevole; e numerosi ed importanti sono i muri di difesa e di rivestimento.

Le stazioni proposte sono tre cioè: Diecimo, Borgo a Mozzano e Bagni di Lucca.

L'importo complessivo delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco risulta di lire 8,572,000; corrispondente a L. 618,000, in media per ogni chilometro. Le opere e provviste comprese in appalto sono preventivate in L. 7,600,000. Sono escluse dall'appalto, le espropriazioni, le provviste del materiale metallico di armamento e la posa in opera dei meccanismi fissi e del telegrafo, per cui è preventivata la spesa totale di L. 972,000.

II. *Tronco Fivizzano-Aulla.* — La lunghezza del tronco Fivizzano-Aulla è di m. 11,201.09, ed il suo costo complessivo ammonta a L. 5,530,000 ossia in media a L. 500,000 circa a chilometro. Siccome però dall'appalto sono escluse: le espropriazioni, la provvista del materiale metallico di armamento, la posa in opera dei meccanismi fissi e del telegrafo ed i lavori di ampliamento della stazione di Aulla, pei quali lavori e provviste tutte è prevista la spesa totale di L. 1,180,000, così ne consegue che l'ammontare dei lavori e delle provviste considerate in appalto è previsto in L. 4,350,000.

L'andamento planimetrico del tronco è formato da m. 6,519.48 di tratti in rettilineo, e da m. 4681 61 di tratti in curva, con raggio minimo di m. 300.

L'andamento altimetrico poi è formato da metri 1356.86 di livellette orizzontali e da m. 9,844.23 di livellette in pendenza, tutte in discesa. La pendenza massima adottata anche su questo tronco è quella del 12 per mille.

Le opere d'arte speciali delle quali è prevista la costruzione sono otto cioè:

1. Ponte 1° sull'Aulella a travata metallica ad una sola luce, di m. 31.50;
2. Ponte 2° sull'Aullella a travata metallica ad una sola luce, di m. 45;
3. Viadotto alla Stretta di Rometta, a travata metallica, in tre luci, della lunghezza complessiva di m. 85.80;
4. Viadotto sulla strada Nazionale, a travata metallica, in una sola luce di m. 21;
5. Ponte 3° sull'Aulella, a travata metallica, a 3 luci, della lunghezza totale di m. 91.95;
6. Ponte 4° sull'Aulella, a travata metallica in 3 luci di m. 93.71 in totale;
7. Ponte 5° sull'Aulella, a travata metallica, in 3 luci, della totale lunghezza di m. 110.20;
8. Ponte 6° sull'Aulella, a travata metallica, in 3 luci di m. 118.66 in totale.

I muri di sostegno non sono di molto rilievo.

Lungo il tronco sono proposte due stazioni, quella di Fivizzano e quella di Aulla.

È prevista una sola galleria, quella di Bibola la quale misura m. 377.

><

Nuovo orario sulla linea Arezzo-Stìa.

Il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha approvato con lievi modificazioni l'orario invernale dei treni proposto dalla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, per la ferrovia da Arezzo a Stìa. Il nuovo orario andrà in vigore col 1° novembre p. v.

><

Nuovo orario
sulla ferrovia Verona-Caprino-Garda.

Il R. Ispettorato predetto ha approvato il nuovo orario presentato dalla Società della ferrovia Verona-Caprino-Garda pel servizio dei treni sulla linea medesima, il quale fu attivato il giorno 22 del corrente mese.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che con alcune modificazioni possa essere approvato, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto di lavori occorrenti per l'ampliamento definitivo della stazione di Attigliano lungo la ferrovia Viterbo-Attigliano, la cui spesa è preventivata di L. 421,974.98;

2. Che meriti di essere approvata la perizia dei lavori occorrenti per il completamento della ferrovia da Foggia a Manfredonia;

3. Che siano da approvarsi il progetto e l'atto di sottomissione dell'Impresa Valentini relativi ai lavori di completamento di scogliere lungo il tronco da Fornovo a Ghiare, nella ferrovia Parma-Spezia;

4. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi il progetto, compilato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali, relativo ad opere di difesa contro la neve, da eseguirsi lungo la ferrovia Roma-Solmona;

5. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica atilità, possa approvarsi il progetto dei lavori occorrenti per la costruzione di un piano caricatore nella stazione di Borgo San Dalmazzo, lungo la ferrovia da Cuneo a Ventimiglia;

6. Che sia meritevole della Ministeriale approvazione, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto dei lavori di consolidamento della trincea al km. 46.800 della ferrovia da Termoli a Campobasso;

7. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto dei lavori occorrenti per consolidare il rilevato Morello, lungo la ferrovia da Palermo a Porto Empedocle;

8. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto dei lavori di consolidamento al km. 47 della ferrovia da Termoli a Campobasso;

9. Che possa essere accolta la domanda della Amministrazione provinciale di Genova per la restituzione di contributo versato per la costruzione della ferrovia succursale dei Giovi;

10. Che possa approvarsi il progetto relativo alla costruzione di baracche per alloggio del personale governativo lungo i tronchi da Castrocucco a Sant'Eufemia nella ferrovia Eboli-Reggio, nonchè l'atto di sottomissione dell'Impresa Parisi per l'esecuzione dei lavori relativi;

11. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto per l'ampliamento del deposito combustibili nella stazione di Foligno, lungo la ferrovia Orte-Foligno-Falconara;

12. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, sia meritevole della ministeriale approvazione il progetto dei lavori necessari per la formazione d'un fosso di guardia nella stazione di Montecalvo, lungo la ferrovia da Napoli a Foggia;

13. Che possano approvarsi gli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Risse Giacomo nella stazione di Ronco, lungo il tronco Mignanego-Ronco della ferrovia succursale dei Giovi;

14. Che sia da approvarsi, agli effetti della legge 18 dicembre 1879, N. 5188, il progetto d'alzamento di livelletta d'un tratto della linea Sibari-Cosenza per difenderla dalle piene del torrente Torbolo;

15. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, si possa approvare il progetto di deviazione della condotta d'acqua della città di Melfi per utilizzare l'acqua stessa nei bisogni della ferrovia Rocchetta Melfi-Potenza;

16. Che possa approvarsi la perizia dei lavori eseguiti, e da eseguire, per il completamento del tronco Prata-Altavilla, della ferrovia Benevento-Avellino, nonchè il preventivo della maggior spesa necessaria;

17. Che possano essere approvati il collaudo e la liquidazione finale dei lavori eseguiti dalla Impresa Penna Giuseppe per la costruzione del tronco Roccadebaldi Mondovì, della ferrovia Cuneo-Mondovì, nonchè il progetto di transazione delle vertenze coll'Impresa stessa;

18. Che possano essere approvati il collaudo e la liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Mersi Bartolomeo per la costruzione della stazione di Airasca lungo la ferrovia da Airasca a Cavallermaggiore.

><

Il progetto di una ferrovia Genova-Piacenza.
(Memoria dell'on. ing. G. Cadolini).

Sul progetto di questa ferrovia — intorno alla quale pubblicammo notizie nel n. 18, a pag. 283 — abbiamo ricevuto in questi ultimi giorni dall'on. ing. G. Cadolini, deputato al Parlamento, una interessante memoria che ha per titolo appunto: «Il progetto di una strada ferrata da Genova a Piacenza».

In essa l'egregio autore sviscera ed analizza il complesso studio della nuova linea in rapporto alle esigenze del traffico ed in rapporto alle condizioni tecniche dell'opera, considerata nella duplice ipotesi: o di via al commercio internazionale o di strada ferrata d'interesse locale.

In questo studio è suo concetto fondamentale che la nuova strada ferrata deve essere studiata coi criteri moderni delle direttissime indipendenti, delle linee che escludono la possibilità di ulteriori correzioni e perfezionamenti; e questo suo concetto fondamentale l'autore concreta nella formola: La Genova-Ala, nello scopo e negli effetti, farà riscontro alla Genova-Pino-S. Gottardo, ed alla Genova-Asti-Bardonecchia.

Ci basta, per ora, annunciare in tal modo l'interessante memoria dell'on. Cadolini; ma facciamo promessa di ritornare più a lungo, in un prossimo numero, sull'importante argomento che egli ha svolto con ampio corredo di considerazioni e di dati tecnici, topografici e statistici.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore
dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Domanda di concessione per una ferrovia Nizza Monferrato-Felizzano-Moncalvo;

2. Progetto generale di massima per l'ampliamento della stazione di Colico;

3. Progetto di massima per l'ampliamento della stazione di Barletta lungo la ferrovia Barletta-Spinazzola;

4. Progetto e domanda di concessione di una ferrovia a scartamento ridotto da Varese per Robarello a Campo dei Fiori;

5. Domanda degli ingegneri Polani e Cavalchini per la concessione della costruzione ed esercizio della ferrovia Ferrania-Altare;

6. Progetto definitivo del tronco Roma-Cesana della ferrovia Roma-Viterbo;

7. Progetto d'ampliamento della stazione di Velletri;

8. Progetto d'appalto dei ferri minuti d'armamento pei tronchi dal chilom. 76 ad Asti della linea Genova-Ovada-Asti;

9. Progetti delle opere d'arte speciali nel tronco Campoligure-Ovada della ferrovia Genova-Ovada-Asti;

10. Progetti delle opere d'arte speciali lungo il tronco Ovada-Asti della linea Genova-Ovada-Asti;

11. Progetti delle opere d'arte speciali nella tratta Avellino-Montefalcione del tronco Avellino-Paternopoli lungo la linea Avellino-Rocchetta Melfi;

12. Appalto dei ferri d'armamento per le ferrovie complementari concesse alla Società Mediterranea;

13. Convenzione fra la Società della rete Mediterranea ed il Genio Civile di Piacenza per concessione di passaggio attraverso la ferrovia Alessandria-Piacenza.

CRONACA PARLAMENTARE delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Scioglimento della Camera dei Deputati. — Con Decreto Reale in data 22 corrente ottobre, fu sciolta la Camera dei Deputati e furono convocati i Collegi elettorali per il 23 prossimo novembre. In caso di ballottaggio, la seconda votazione si farà il 30 dello stesso novembre.

Circa i progetti di legge, presentati e non discussi nella già chiusa 4ª Sessione della testè chiusa XVIª Legislatura, vedasi la « Cronaca parlamentare » nei numeri 32 e 29.

Convocazione del Parlamento. — Con lo stesso Decreto Reale del 22 corrente, il Parlamento è convocato per il 10 del prossimo dicembre.

Notizie Ferroviarie Italiane

Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula. — *Partecipazione dello Stato sugli incassi dell'ultimo esercizio.* — Dal conto dell'Amministrazione del Tesoro desumesi che la partecipazione spettante allo Stato sugli incassi delle Società ferroviarie era, nell'ultimo esercizio, di L. 59,379,025.89, così divise: L. 32,789,224.60 per la rete *Mediterranea*; L. 27,689,565.32 per l'*Adriatica*; e L. 180,975.52 per la *Sicula*.

— *Per i fondi di riserva e delle casse per gli aumenti patrimoniali.* — Annunciasi che il R. Ispettorato Generale, giusta l'*Ordine del giorno* votato dalla Camera dei Deputati nella seduta del 6 u. s. giugno, col quale si invitò il Governo a presentare le previsioni dei bilanci per i fondi di riserva e delle casse per gli aumenti patrimoniali, relativi all'esercizio delle ferrovie, in modo che vi appariscano distinte tutte le diverse categorie di introiti e di spese... (1), sta studiando le modificazioni da apportarsi ad alcune disposizioni del capo IV del Regolamento per l'esercizio (2) approvato con R. Decreto 17 gennaio 1886, N. 3704.

Società ferroviarie. — *Garanzia chilometrica pagata dallo Stato.* — Nell'ultimo esercizio furono pagate alle Società ferroviarie, per garanzia chilom. L. 42,319,615 19, cioè L. 1,091,352.32 più dell'esercizio precedente.

— *Tassa di custodia sui certificati della sovvenzione chilometrica.* — In base ai pareri dell'Avvocatura generale erariale e del Consiglio di Stato, il Governo ha invitato le Società ferroviarie a pagare la tassa di custodia sui certificati rilasciati dal Ministero dei Lavori Pubblici e constatanti l'ammontare della sovvenzione chilometrica vincolata al servizio delle obbligazioni.

Ferrovia Messina-Patti-Cerda. — *Impianto nuova Direzione tecnica governativa per la costruzione.* — Il Ministero dei Lavori Pubblici ha disposto che venga istituita in Cefalù una nuova Direzione tecnica governativa per le strade ferrate, con incarico di provvedere alla sorveglianza della costruzione dei tronchi della ferrovia Messina-Patti-Cerda, compresi fra Zappula e Cefalù.

(1) Vedi il testo nella *Cronaca Parlamentare* del n. 23, del 7 giugno u. s., a pagina 368 sotto la rubrica « Bilanci preventivi 1890-91: Discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici ».

(2) Questo *Regolamento* per l'esercizio delle strade ferrate costituenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, in esecuzione della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (Serie 3ª), fu pubblicato nel *Monitore*, n. 11 del 17 marzo 1886. Il capo IV, di cui trattasi, cioè « Amministrazione dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali », trovasi nello stesso numero a pag. 164.

La nuova Direzione funzionerà dal 1° prossimo novembre; ne fu posto a capo il cav. Gallignani, ingegnere del Genio Civile.

Ferrovia Napoli-Nola-Baiano. — *Circa l'esercizio corrente.* — L'aumento dei prodotti, che erasi improvvisamente arrestato in causa della sospensione dei lavori di costruzione nella città di Napoli, ha poscia ripreso lentamente il suo corso e si è accentuato specialmente nel corrente esercizio. Nei soli sette primi mesi di esso l'importo dei prodotti supera di L. 37,000 quello del corrispondente periodo dello scorso anno.

Ferrovie e tramvie dell'Emilia. — *Circa l'esercizio decorso.* — Il risultato dell'ultimo esercizio ha permesso alla Società delle ferrovie e delle tramvie dell'Emilia (Bologna-Bazzano-Vignola) di distribuire un dividendo di cinque lire per azione, dopo aver soddisfatto agli opportuni ammortamenti.

Ferrovia Piazza Armerina-Assaro Valguarnera. — *Deliberazione comunale per la concessione.* — Il Consiglio comunale di Piazza Armerina (Caltanissetta) nella seduta del 20 corrente, presente l'ing. Oscar Daufresne de la Chevalerie che vi espose una relazione del suo progetto, deliberò la concessione all'ingegnere stesso della ferrovia da Piazza Armerina ad Assaro Valguarnera, stazione della linea Messina-Catania-Palermo.

A questa nuova ferrovia, che toglierà, dopo lunghi desideri della popolazione, un capoluogo di circondario all'isolamento ferroviario, ci occorse di accennare altre volte.

Tramvia elettrica Firenze-Fiesole. — *Riapertura all'esercizio del tronco Firenze-S. Domenico.* — Il 19 corrente fu riaperto all'esercizio il tratto Firenze-S. Domenico della tramvia elettrica Firenze-Fiesole, per la quale rinviamo i nostri lettori al n. 40 a pag. 639.

Tanta fu l'affluenza de' passeggeri, la domenica 19, che fu necessario far partire più d'una carrozza alla volta. Queste continuarono il servizio sino a sera molto inoltrata, illuminate a luce elettrica.

È stato annunciato che il conduttore ed il bigliettaro del tram elettrico, iudiziati come responsabili del disastro avvenuto il 23 dello scorso settembre tra S. Domenico e Fiesole, ottennero la libertà provvisoria. È pendente però tuttora il processo penale contro di loro.

Aggiungesi che il Ministero dei Lavori Pubblici affidò alla rete Adriatica il còmpito di modificare il tracciato della linea Firenze-Fiesole e specialmente della tratta S. Domenico-Fiesole. Gli studi proseguono alacremente.

Funicolare Valle di Sant'Anna a Genova. — *Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Facendo seguito alle informazioni date nel n. 32 a pag. 512 circa la domanda di concessione dell'esercizio pubblico, aggiungiamo che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha in massima approvato, salvo alcune modificazioni, il progetto presentato dalla Società Anonima funicolare Genovese, per la costruzione d'una ferrovia funicolare in Genova, che metta in comunicazione la piazza del Portello colla via Agostino Bertani, in prossimità al corso Magenta.

La lunghezza totale della linea — ripetiamo i dati del precitato nostro n. 32, al quale rimandiamo i nostri lettori per richiamo a precedenti notizie su questa ed altre funicolari di Genova — sarà di metri 357.60, dei quali metri 51.50 a ciascuna estremità colla pendenza del 20.50 0/0 e la parte centrale di m. 254.60 colla pendenza del 13.8 0/0.

Ferrovia elettrica aerea. — *Commissione governativa per lo studio di un sistema denominato « teleforo ».* — Annunciasi che alla Commissione, di cui abbiamo detto nelle « Informazioni » del n. 40 a pag. 636, nominata dal Ministro dei Lavori Pubblici per l'ispezione della linea tramviaria elettrica Firenze-Fiesole, sia stato dato incarico di esaminare l'impianto di un modello di ferrovia elettrica aerea, denominato *teleforo*, fatto dal capitano M. Cattori a Villa Massani a Roma.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti di settembre 1890.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di settembre 1890, confrontato con quello dello stesso mese 1889, fu il seguente:

		Settembre 1890	1889
Passeggieri trasportati	Num.	133,000	135,633
» introito	L.	495,000	544,076.65
Bagagli e cadaveri	Tonn.	620	640
» introito	L.	55,300	62,166.54
Bestiame trasportato	Capi	15,440	10,059
» introito	L.	54,700	47,545.41
Merce trasportata	Tonn.	54,000	59,512
» introito	L.	555,000	608,665.27
Introito complessivo	»	1,160,000	1,262,443.87
» chilometrico	»	4,460.90	4,746.07
Proventi diversi	»	40,000	39,910.67
Introito generale	»	1,200,000	1,320,302.54
Spesa complessiva	»	525 000	507,196.83
» chilometrica	»	1,973.68	1,906.75
Introito netto	»	675,000	795,167.71

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Circa i prodotti di ciascun mese del corrente anno, vedi rispettivamente i numeri 9, 12, 17, 21, 26, 30, 34 e 39; per il riassunto del 1° semestre vedi il n. 31.

— *Assemblea generale straordinaria 22 prossimo novembre.* — Gli Azionisti della Ferrovia del Gottardo ed i Governi dei Cantoni svizzeri, che assunsero l'obbligo di corrispondere delle sovvenzioni all'Impresa ferroviaria del Gottardo, sono convocati in Assemblea generale straordinaria che avrà luogo sabato 22 novembre a. c. alle ore 10 ant. nel Palazzo governativo in Lucerna.

L'ordine del giorno è il seguente:

Rapporto e proposta del Consiglio d'Amministrazione:

1) concernente l'aumento del capitale azioni della Ferrovia del Gottardo mediante emissione di 20,000 nuove azioni a fr. 500, e modificazione dell'art. 4 degli statuti;

2) concernente la concessione di un prestito di franchi 4,000,000 a 4 0[0 coll'ipoteca delle linee Immensee-Küsnacht-Lucerna e Goldau-Walchwyl-Zug.

Ferrovie Francesi. — *Rete strategica tra i forti di Lione e del Delfinato.* — Il Ministro dalla Guerra ha approvato il progetto compilato del governatore militare di Lione per collegare tutti i forti della cintura fortificata con una rete di linee strategiche a scartamento ridotto, capaci al rapido trasporto delle truppe. Tutti i forti della pianura del Delfinato saranno per tal modo uniti fra loro e collegati con Lione.

Si utilizzeranno all'uopo le linee tramviarie e tutte le linee ferroviarie che convergono su Lione; queste e quelle, poi, saranno completate da una ferrovia di cintura.

— *Stato della questione circa i diversi progetti per la costruzione della Metropolitana di Parigi.* — Nei numeri 19 e 22 abbiamo pubblicato notizie sul tracciato ed i principali dati tecnici e finanziari del nuovo progetto presentato dalla Società degli stabilimenti Eiffel per la ferrovia metropolitana di Parigi; progetto che fu sottoposto ad una specie di pubblica inchiesta.

Riassumiamo ora brevemente lo stato attuale della lunga questione circa la costruzione della Metropolitana e specialmente le condizioni della pubblica opinione, nelle quali trovasi il sistema Eiffel in contrapposto ad altri.

All'indomani della guerra del 1870 fu un grido generale fra gli specialisti, che se avesse esistito una ferrovia che traversasse a guisa di croce la capitale, le sorti delle battaglie allora combattute alle sue porte sarebbero state diverse. Da lì l'urgenza di farla; ed intanto discutesi tuttora.

Si è però entrati ora nel periodo dei progetti, e questi dànno luogo a una polemica ardentissima.

Vi sono a fronte due sistemi. Uno, che è adottato nel progetto dell'Eiffel, imita assolutamente quello di Londra, con una rete sotterranea che solcherebbe il sottosuolo della capitale. L'altro, detto di « penetrazione », consisterebbe nel prolungare le grandi linee ferrate (Orléans, Nord, Paris-Lyon-Méditerranée) sino a una stazione centrale.

Interessi potenti combattono per questi ed altri progetti consimili; ma l'opinione pubblica pare pendere per il secondo sistema, anche per l'esecuzione più rapida e più facile. Per il progetto Eiffel si minaccia di porre sossopra le grandi vie della capitale per alcuni anni, di dover demolire e rifare parte delle cloache massime; e questo avvenire spaventa tanto più, che in questo momento per l'impianto del telefono e la prolungazione della rete della luce elettrica, Parigi in vari suoi punti è intransitabile da parecchio tempo. È però un problema che non si può sciogliere così sui due piedi. L'ostilità, per esempio, che trova il Metropolitano Eiffel, viene dal nome dei capitalisti che offrono di assumerne l'esecuzione. E d'altra parte esistono dei progetti che assomigliano a quello del celebre ingegnere, divergendone in qualche particolare.

Ciò che pare più probabile, intanto, è che, non potendosi venire ad un accordo tra gli interessati ai diversi progetti, si finirà col prorogare di nuovo quest'opera, che da venti anni si giudica indispensabile.

Ferrovia tubolare attraverso la Manica. — Galleria sotto la Manica, ponte sopra la Manica, tubo attraverso la Manica; ecco gli studi che da lungo tempo travagliano i progettisti.

Della *galleria* abbiamo detto nel n. 23, a pag. 371; del *ponte*, nel n. 37 a pag 594; diciamo ora del *tubo-ferrovia*.

L'ing. Edward J. Reed pubblica nel *Times* una lettera, colla quale dichiara ch'egli mantiene il suo progetto di una ferrovia tubolare immersa nella Manica.

Egli aggiunge che molti ufficiali di terra e di mare gli hanno espresso il loro parere favorevole al progetto stesso.

E finalmente J. Reed informa il massimo giornale londinese che egli continua alacremente i suoi studi e che conta di sollecitare quanto prima dal Parlamento i poteri necessari per l'esecuzione dei lavori.

Notizie Diverse

Consolidati italiani. — *Cambio decennale delle cartelle al portatore nel 1891.* — Il 1° luglio e il 1° ottobre 1891 le cartelle al portatore dei consolidati 5 e 3 0[0 rimarranno prive di cedole.

Dal Ministero del Tesoro fu già iniziato il provvedimento per attuare il nuovo cambio decennale, che è il terzo da che fu istituito il Gran Libro del Debito pubblico.

Dopo aver disposto quanto occorreva per la fabbricazione e la provvista della carta filigranata, sulla quale saranno stampate le nuove cartelle, il Ministero del Tesoro ha diligentemente studiato alcune modificazioni da apportarsi nei nuovi titoli, allo scopo di meglio garentirli contro le alterazioni.

Nei nuovi titoli sarà aggiunta la dichiarazione della loro pagabilità anche sulla piazza di Berlino.

Per le importazioni temporanee di macchine, caldaie e macchinismi ausiliari di piroscafi naufragati e demoliti. — Una circolare della Direzione Generale delle Gabelle avverte le Dogane che alle macchine, alle caldaie ed ai macchinismi ausiliari provenienti dai piroscafi naufragati o demoliti, che si vogliano provvisoriamente introdurre nello Stato per ripararli e poi metterli in opera su altri piroscafi, sono applicabili le disposizioni stabilite dal titolo II del Regolamento approvato con R. decreto 1 febbraio 1890, n. 6622 (Serie 3ª), per la temporanea importazione di oggetti destinati ad essere riparati.

Questo provvedimento è in relazione alle dichiarazioni fatte dal Ministero della marina (Direzione generale delle costruzioni navali) con foglio del 16 corrente, numero 114312-17793, che le macchine, le caldaie ed i meccanismi ausiliari, essendo parti integranti della nave, non si possono considerare come attrezzi navali; e perciò sono da ammettere, per gli effetti del Regolamento sulle importazioni temporanee, al trattamento stabilito per gli oggetti in genere che debbano essere riparati.

Una casa di ferro. — A *Treviri* è stata costruita una casa di tre piani dal fabbro ferraio Giovanni Wehlen, la quale senza pietre, calce e mattoni, si compone esclusivamente di ferro.

Il pavimento e gli usci di comunicazione interni, soltanto, sono di legno.

Le spese di costruzione di questa casa molto vasta, e che per l'architettura è una delle più belle della città, non superano quelle d'una casa ordinaria della stessa grandezza.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — Consolidamento * del rilevato ferroviario fra i chilometri 14.558 e 18.144 della linea Bologna Verona;

L. 36,868 * per consolidamento del tronco da Colorno al Po;

L. 14,800 per consolidamento di una scogliera contromare fra i chilometri 385.880 e 385.996 della linea Bologna-Foggia.

Rete Mediterranea. — L. 5200 per ripristino banchine al ponte Argentina fra S. Stefano e Taggia;

L. 5200 per riparazione al cunettone scaricante le acque sopra la Galleria del Ronco lungo la linea Gallarate-Laveno;

L. 9000 per costruzione diga in muratura sul Rio Boragna a valle del ponte della ferrovia lungo la linea Torreberetti-Pavia.

Direzione Tecnica Governativa per la ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Fabbisogno * del materiale metallico per l'armamento del tratto del tronco Limone-Vievola, della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, dall'origine del tronco all'imbocco Nord della galleria di Tenda.

Direzione Tecnica Governativa per la ferrovia Aulla-Lucca. — Progetti esecutivi * dei due tronchi Ponte a Moriano-Bagni di Lucca e Fivizzano-Aulla.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 7400 per sistemazione degli scoli delle acque provenienti dalla trincea di Crenna sulla linea Gallarate-Laveno.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per costruzione di un sottovia per uso della Società « Union des gaz » alla ferrovia Milano-Chiasso ed al binario d'accesso alla officina della Società stessa presso la stazione Centrale di Milano. Importo L. 7600. Termine utile per la presentazione delle offerte fino al 29 ottobre 1890 alle ore 10 ant.;

Per impalcatura metallica pel sottovia suddetto. Importo lire 2550. Termine utile per la presentazione delle offerte fino al 29 ottobre 1890.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Bruzzone Domenico di Strevi le opere di difesa alla sponda destra del Tanaro presso Alba col ribasso del 20 0[0 sui prezzi di tariffa.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Udine. — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste per la costruzione del tronco Casarsa-Spilimbergo della ferrovia Casarsa-Gemona (V. *Informazioni*, n. 37) all'ing. Felice Bottelli, col ribasso del 34.27 0[0.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Sedute del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione, 24 corrente). — Società degli alti forni. fonderie ed acciaierie di Terni per fornitura di chg. 60000 di bolloni di ferro filettati con e senza dadi per carri e carrozze;

E. Breda e C. di Milano, per fornitura di 6 locomotive ad 8 ruote accoppiate e di 6 tenders;

Taverna Luigi di Ovada, per appalto costruzione della tratta Ciso-Ovada della linea Genova-Asti;

Fogliotti Giovanni di Isola d'Asti, per fornitura di mc. 50000 di ghiaia occorrente per l'armamento della tratta km. 96-Asti della Genova-Asti;

Mestrelli Gesualdo di Empoli, per consolidamento frana di Capecchio (Linea Empoli Chiusi);

Gonnelli Angiolo di Firenze, per ristauro ponte sottovia detto di Montecastello;

Forgnone Fratelli di Alba, per costruzione di un rifornitore ad una vasca nella stazione di Cavallermaggiore.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Deputazione Prov. di Calabria Ultra Prima (Reggio) (3 novembre, ore10 ant., unico e def.). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per il completamento del tratto della strada provinciale di 3ª serie n. 16, compresa fra l'abitato di Acquaro ed il burrone Bivone (m. 2309.63). Importo L. 66,600. Cauzione provv. L. 3000. Cauz. def. il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Piacenza (4 novembre, ore 10 ant., unico e defin.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al prolungamento della difesa frontale alla sponda destra del Po in corrosione, di fronte all'arginatura fra i Pradelli e la Barattiera, del 2° comprensorio di Po, in Comune di Rottofreno, Importo L. 113,300. Cauz. provv. L. 5500. Cauz. def. il decimo. Lavori compiuti in 150 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Mantova (4 novembre, ore 10 ant., unico e defin.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al rialzo ed ingrosso dell'argine sinistro del fiume Secchia, nei tratti compresi fra i C C. S S. 2-13 e 14-19, in Comune di Moglia di Gonzaga. Importo L. 135,050. Cauz. provv. L. 6,700. Cauz. def. il decimo. Lavori ultimati in 90 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Palermo (5 novembre, ore 10 ant. definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla esecuzione dei lavori di bonificamento delle paludi di Mondello ed al ripristino delle stradelle entro le medesime. Importo ridotto L. 49,261.23 (V. n. 34).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Messina (5 novembre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 5° tronco della strada provinciale di 2ª serie n. 53, da Capo d'Orlando, per Santa Domenica, a Randazzo, compreso fra Ucria e Rocca San Marco (m. 8,966.42). Importo ridotto L. 213,574.51 (V. n. 35).

Congregazione di Carità di Cogoleto (Savona) (10 novembre). — Appalto dei lavori di costruzione d'un nuovo fabbricato ad uso ospedale. Importo L. 26,425. Cauzione L. 1200.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Macerata (11 novembre, ore 10 ant., definitivo) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla correzione e sistemazione del tratto della strada nazionale n. 46, Foligno-Loreto, compreso fra il ponticello n. 165, detto del Beato Placido, ed il Palazzo Bello, al di là di Recanati (m. 5,144.44). Importo ridotto L. 83,555 (V. n. 33 e 36).

Comune di Acerno (Salerno) (12 novembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle provviste e lavori di condutture di acqua e costruzione di una pubblica fontana. Importo ridotto L. 56,478.37 (V. n. 37).

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Padova (12 novembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti all'ingrossamento e rialzo dell'argine sinistro del fiume Brenta, compreso il prolungamento del sifone di Corte, dal passo di Bojon al ponte metallico di Corte. Importo L. 259,200. Lavori compiuti in 520 giorni. Cauzione provv. L. 13,000. Cauzione definitiva il decimo.

Corsica. — *Prefettura della Corsica* (Ajaccio) (12 novembre, ore 2 pom.). — Prolungamento del *Quai* Napoleone (m. 220) fino al Porto d'Ajaccio. Importo fr. 200,000. Cauzione fr. 6000.

Tunisia. — *Municipio di Biserta* (5 novembre, ore 10 ant). — Costruzione d'un macello al Faubourg des Andalous. Importo piastre 92,000. Cauzione piastre 3000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fabbrica d'Armi — Terni — (3 novembre, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **acciaio**: kg. 1200 in nastro per molle a L. 0.85; kg. 1500 naturale in verghe a L. 0.70; kg. 2600 dolce in lamiera a L. 0.55; kg. 500 in filo grosso a L. 0.70. Cauzione L. 385. Consegna a giorni 40.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (4 novembre, ore 12 merid., fatali). — Fornitura di **oggetti greggi** fusi di ferraccio, di bronzo e di ottone. Importo ridotto L. 91,000 (V. n. 40).

R. Fonderia — Torino — (4 novembre, ore 9 antim., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 6220 di **rame** in verghe (sagomate per granate-torpedini). Importo L. 18,660. Cauzione L. 1866. Consegna a giorni 45.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (5 novembre, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di **chiavi** di ferro stampato per dadi di macchine. Importo L. 12,000. Cauz. L. 1200.

R. Fabbrica d'Armi — Torre Annunziata — (5 novembre, ore 12 merid., unica e definitiva). — Fornitura di tonnellate 1000 di **litantrace** grasso per macchine a vapore. Importo L. 32,000. Cauzione L. 3200. Consegna a giorni 35.

R. Fabbrica d'Armi — Terni — (6 novembre, ore 3 pom., unica e def.). — Fornitura di **ferro**: kg. 1000 in filo grosso a L. 0.35; kg. 600 in filo mezzano a L. 0.40; kg. 12,000 in verghe diverse a L. 0.35. Deposito L. 475. Consegna a giorni 40.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Bender e Martiny, Torino: manichetti di tessuto, L. 20,262.81;
Società Metallurgica Italiana, Livorno: tubi di ottone L. 6339;
Balcke Tellering e C., Benrath: tubi di acciaio, L. 63.000;
Société de la Vieille Montagne, Chênée: zinco in lastre, lire 53,500;
Henry Berry, Leeds: macchina per piegare tubi, L. 9500;
Beretta e Sciaccaluga, Venezia: legno elcio in tronchi, L. 1600.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione in opera dell'ossatura in ferro di uno stabilimento balneare a Casamicciola pel Pio Monte della Misericordia di Napoli.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Ottobre 18	8bre 25
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 709.50	707.50
» »	Mediterranee	» 575	573.50
» »	Sicule	» 610	610
» »	Sarde (preferenza)	» 285	285
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 365	370
» »	Gottardo	» —	820
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 538	538
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 294	294
» »	Novara-Seregno	» —	—
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 310.50	310.50
» »	» 2ª emiss.	» 308.50	308.50
» »	Centrale Toscana	» 510	510
» »	Meridionali	» 309.25	309
» »	Sarde, serie *A*	» 305	306
» »	» serie *B*	» 308	309.25
» »	» 1879	» 300.25	300.50
» »	Pontebba	» 456	456
» »	Nord-Milano	» 263.50	263.50
» »	Meridionali Austriache	» 340	338
» »	Gottardo 4 %	» 102.50	102.25

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

22 novembre. — **Ferrovia del Gottardo.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 10 ant. a Lucerna, nel palazzo governativo (V. *Notizie estere* di questo numero).

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

Belgio. — I prezzi fatti per l'appalto, del 21 corrente, per i carboni delle Strade Ferrate dello Stato Belga furono, secondo quanto abbiamo preveduto nel nostro precedente numero, in generale, quelli fatti per l'appalto del 16 settembre (V. n. 37 e 39). Si notò tuttavia la poca affluenza dei concorrenti; e ciò parrebbe indicare una tendenza a sostenere i prezzi.

In generale, intanto, v'ebbe aumento di fr. 0,50 nei carboni grassi, mezzi grassi e nei *gailleteux*.

Germania. — Mercato sempre più fermo, come già abbiamo accennato nel precedente numero; accentuasi sempre più la tendenza al rialzo nei prezzi. Carboni forti da M. 15 a 16 la tonnellata.

Inghilterra. — Mercato calmo. Carbone per locomotive, 1ª qualità, del Northumberland, 12 sc. 6 d.; 2ª qualità, 11 sc.; minuto 6 sc. 6 d. Carbone per il gaz, con molte e forti domande, da 11 sc. a 11 sc. 6 d. *Coke*, in rialzo; da 16 sc. 3 d. a 17 sc. la tonnellata per consegna a Middlesbrough; 18 sc. 6 d. franco a bordo.

Ferri e Ghise.

Belgio. — Tanto le officine che le acciaierie, pur avendo sufficienti lavori in corso, aspettano nuove ordinazioni per l'avvenire.

Francia. — A *Parigi* i ferri mercantili sono a 170 fr.; i ferri *à planchers* a 175. In generale v'ha tendenza a fermezza; intanto la Camera Sindacale per la metallurgia ha aumentato i prezzi rispettivamente a fr. 175 e 180, ma sono corsi piuttosto nominali che effettivi. Vecchie rotaie in ferro fr. 100.

Nel *Nord* i ferri sono ufficialmente a 155, ma trattansi a 145; v'ha tuttavia tendenza a maggior fermezza.

Germania. — Mercato al ribasso; i diversi Sindacati mantengonsi difficilmente; taluno si è disciolto.

In *Slesia* i ferri laminati 145 M.

L'Associazione dei laminatori di ferri profilati tedeschi ha ridotto i ferri ad U e delle *poutrelles* da M. 150 a 125. Il Sindacato dei laminatori renani-vestfaliani ha stabilito i prezzi dei ferri in barre a 135 M. per i piccoli contratti ed a M. 130 per quelli di maggiore importanza.

Inghilterra. — Rotaie in acciaio circa Ls. 5-5 franco a bordo.

— *Middlesbrough*. — Mercato assai debole. Ghisa *Cleveland*, n. 3, 47 sc. 9. d. *Warrants*, 47 sc. 6 d. Ferri fini invariati.

— *Glascow*. — *Warrants*, 50 sc. 5 d.

Rame.

Francia. — *Parigi*. — *Chilì*, debole: prime marche in barre fr. 160 contro 162.50 della settimana precedente; marche ordinarie fr. 155 contro 157.50. Altri prodotti invariati: lingotti e placche fr. 162.50; *Best-Selected* fr. 170; minerale di *Corocoro* fr. 160.

Germania. — *Amburgo*. — Prezzi invariati. Elettrolitico da M. 79 a 85; inglese officinato in lingotti da M. 67 a 69; inglese laminato, dogana compresa, M. 86.

Inghilterra. — *Londra*. — *Chilì*, in barre; a contanti da Ls. 58-12-6 a 58-15; a tre mesi, da Ls. 58-17-6 a 59-2-6. *Tough* inglese da Ls. 63 a 64; *Best-Selected* da Ls. 66 a 67; fogli forti da Ls. 70 a 71; fogli dell'India da Ls. 67 a 68.

Stagno.

Francia. — *Parigi*. — *Banca* e *Billiton*, fermi, rispettivamente a fr. 267.50 e 265. *Détroits*, deboli, a fr. 263.75 contro 265 della settimana precedente; stagno inglese, debole, a fr. 260 contro 262.50.

Germania. — *Amburgo*. — Mantiensi il rialzo. *Banca*, in blocchi, M. 169; stagno inglese, in blocchi, M. 111; inglese, affinato, M. 113.

Inghilterra. — *Londra*. — *Détroits*, sostenuti; a contanti, da Ls. 98-10 a 98-17-6; a tre mesi, da Ls. 97-10 a 97-12-6.

Olanda. — *Rotterdam*. — Mercato fermo. *Banca*, disponibile, fior. 59 1/4; *Banca*, a termine, fior. 59. *Billiton*, fior. 58 3/4.

Piombo.

Francia. — *Parigi*. — Ribasso di fr. 0,25 sui prezzi della settimana precedente. Marche ordinarie, consegna all'Hâvre, fr. 36.50 id., consegna a Parigi, fr. 37,25.

Germania. — *Amburgo.* — Il solo piombo di *Spagna* è invariato a M. 16.80 ogni 50 chg.; gli altri prodotti in rialzo di M. 0.50 sui prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — Mercato debole. Metallo straniero da Ls. 14 a 14-5; piombo inglese da Ls. 14-12-6 a 14-10.

Zinco.

Austria. — Il Sindacato per lo zinco austriaco ha aumentato di 50 kreuzers il prezzo di base dello zinco laminato.

Francia. — *Parigi.* — Ribasso di fr. 1 sui prezzi della settimana precedente.

Germania. — *Amburgo.* — Laminato di *Slesia* e *Vieille-Montagne*, questo dogana compresa, invariati a M. 29.30.

Inghilterra. — *Londra.* — Ribasso di 7 sc. 6 d. sui prezzi della settimana precedente.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 28ª Decade — dal 1° al 10 Ottobre 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	1.133.933 84	60.975 93	1.149.285 04	1.457.215 63	12.502 84	3.813.913 28	4.055 00	940 55
1889	1.226.996 72	58.620 63	856.271 09	1.559.282 62	11.658 11	3.712.829 17	3.997 00	928 90
Differenze nel 1890	— 93.062 88	+ 2.355 30	+ 293.013 95	— 102.066 99	+ 844 73	+ 101.084 11	+ 58 00	+ 11 65
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	28.298.087 69	1.308.921 57	10.064.992 32	35.221.432 95	291.657 44	75.185.091 97	4.055 00	18.541 33
1889	28.783.932 81	1.374.181 15	9.402.633 68	35.208.478 54	310.124 07	75.079.353 25	3.997 00	18.783 93
Differenze nel 1890	— 485.845 12	— 65.262 58	+ 662.358 64	+ 12.954 41	— 18.466 63	+ 105.738 72	+ 58 00	— 242 60
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	79.291 16	1.603 07	39.397 96	109.328 45	1.495 89	231.116 53	1.143 63	202 09
1889	90.076 87	1.714 67	29.656 14	114.321 38	1.420 30	237.189 36	1.153 60	205 61
Differenze nel 1890	— 10.785 71	— 111 60	+ 9.741 82	— 4.992 93	+ 75 59	— 6.072 83	— 9 97	— 3 52
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	2.118.917 67	47.311 54	569.323 83	2.820.236 74	28.959 53	5.584.749 31	1.131 76	4.934 57
1889	2.188.124 96	46.296 43	497.762 80	2.434.641 19	29.380 38	5.196.205 76	1.133 29	4.585 06
Differenze nel 1890	— 69.207 29	+ 1.015 11	+ 71.561 03	+ 385.595 55	— 420 85	+ 388.543 55	— 1 53	+ 349 51

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1890	Prodotti della decade 1889	Prodotti della decade *Differenze* nel 1890	Prodotti dal 1° gennaio 1890	Prodotti dal 1° gennaio 1889	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1890
Viaggiatori	5.660 75	4.530 62	+ 1.130 13	105.737 14	113.305 77	— 7.568 63
Merci	862 30	818 69	+ 43 61	19.623 42	22.218 43	— 2.595 01
Introiti diversi	34 25	37 54	— 3 29	6.773 83	3.964 09	+ 2.809 74
Totali	6.557 30	5.386 85	+ 1.170 45	132.134 39	139.488 29	— 7.353 90

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

10ª Decade — Dal 1° al 10 Ottobre 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1890	96.431 31	2.607 23	9.844 62	128.657 75	2.037 53	239.578 44	616 00	388 92
1889	92.824 68	1.652 73	10.260 05	122 733 24	2.014 24	229.484 94	616 00	372 54
Differenza nel 1890	+ 3.606 63	+ 954 50	— 415 43	+ 5.924 51	+ 23 29	+ 10 093 50	»	+ 16 38
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE 1890.					
1889-90	955.444 19	18 023 36	115.434 05	1.198.001 29	10.180 38	2.297.083 27	616 00	3.729 04
1888-89	939.943 90	19 274 70	115.072 55	1.061 120 51	7.965 12	2.143.376 78	616 00	3.479 51
Differenza nel 1890	+ 15.500 29	— 1.251 34	+ 361 50	+ 136.880 78	+ 2.215 26	+ 153.706 49	»	+ 249 53
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	15.057 14	115 57	876 11	5.550 59	4 82	21.604 23	126	171 46
1889	10.757 69	71 85	556 03	3.594 96	4 50	14.985 03	97	154 48
Differenza nel 1890	+ 4.299 45	+ 43 72	+ 320 08	+ 1.955 63	+ 0 32	+ 6.619 20	+ 29	+ 16 98
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE 1890					
1889-90	126.478 15	1 078 28	8.230 66	38.026 23	153 94	173.967 26	126	1.380 69
1888-89	119.769 21	787 53	6.093 16	33.353 92	110 23	160.114 05	97	1.650 66
Differenza nel 1890	+ 6.708 94	+ 290 75	+ 2.137 50	+ 4.672 31	+ 43 71	+ 13.853 21	+ 29	— 269 97

ANNUNZI

SOCIETÀ NAZIONALE DELLE

OFFICINE DI SAVIGLIANO

(*Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (BARRIERA LANZO)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE
PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA - TETTOIE E COSTRUZIONI MECCANICHE - FERROVIE E FUNICOLARI SISTEMA **ABT**
GRU ED ARGANI BREVETTO SPECIALE **MEGY, ECHEVERRIA** E **BAZAN.**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⌐¬. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico ra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte n Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia e C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)
con Cave, Forni ed Officine in

ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, VEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma. — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti. Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

CHEMINS DE FER DU NORD ET DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Relations entre Londres, Paris et l'Italie.

Des points ci-contre aux Gares ci-dessus:		BILLETS SIMPLES — Londres (1) 1re classe	Londres (1) 2me classe	Paris (2) 1re classe	Paris (2) 2me classe	BILLETS D'ALLER ET RETOUR — Londres (4) validité	Londres (4) 1re classe	Londres (4) 2me classe	Paris validité	Paris 1re classe	Paris 2me classe
Turin	Mont-Cenis	172 10	128 65	98 60	73 40	45 jours	283 50	210 —	30 jours	160—(5)	115 —
Milan.	Mont-Cenis	183 40	134 90	116 65	86 —	45 jours	283 50	210 —	30 jours	172—	125 —
Gênes	Mont-Cenis	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livourne ...	via Gênes	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Florence ...	via Gênes	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Rome	via Gênes	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Naples	via Gênes	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Florence ...	via Bologne	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Rome	via Bologne	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Naples	via Bologne	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mois (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Naples .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mois (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologne	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mois	538 95	395 80	—	—	—
Messine (via Naples) ...		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OBSERVATIONS.

BILLETS SIMPLES.

(1) Ces billets sont valables pendant 17 jours, sauf ceux de ou pour Brindisi dont la validité est de 30 jours, et permettent aux voyageurs de s'arrêter à toutes les gares P-L-M situées sur l'itinéraire et à six stations italiennes de leur choix. En sus des prix homologués, il est perçu pour droits divers de port une taxe de 1 fr. 75 au profit des Chambres de commerce de Calais ou de Boulogne.

(2) Ces billets sont valables pendant 10 jours.

(3) Billets valables pendant 30 jours.

BILLETS D'ALLER ET RETOUR.

(4) Ces prix comprennent la traversée de Paris par le Chemin de fer de ceinture, mais non la taxe de 3 fr. 50 établie au profit des Chambres de commerce de Calais ou Boulogne, par la loi du 4 décembre 1888 et qui est perçue en sus.

(*) Les voyageurs partis de Brindisi ont la faculté de se rendre de Foggia à Naples en faisant porter par le Chef de gare de Foggia l'autorisation nécessaire sur le billet; ils iront ensuite à leurs frais rejoindre l'itinéraire à Falconara par Rome. — De même dans le sens inverse, il peuvent effectuer à leurs frais le trajet de Falconara-Rome-Naples ou, sur présentation au Chef de gare, leur billet sera rendu valable pour rejoindre l'itinéraire à Foggia.

(**) Les voyageurs se dirigeant sur Londres peuvent se rendre de Rome à Florence par Grosseto et Sienne ou par Pise et Empoli et revenir ensuite à Pise par cette dernière voie. — Inversement, les voyageurs allant à Brindisi peuvent se rendre de Pise à Florence par Empoli, revenir à Pise par la même voie ou se diriger à Empoli sur Rome par Sienne et Grosseto.

(5) La durée de validité des billets d'aller et retour Paris-Turin est portée à 45 jours, lorsque les voyageurs justifient avoir pris à Turin un billet de voyage circulaire intérieur italien.

Service entre Londres, Paris et l'Italie par le Mont-Cenis.

ALLER

STATIONS	1re cl.	1re, 2me classe		1re, 2me classe	
		(*)			
Londres Charing-Gross. Dép.	8 20 m.	11 — matin		8 15 soir	
Londres Victoria .... —	8 30 m.	11 — matin		8 15 soir	
Douvres .... —	10 20 m.	1 — soir		10 25 soir	
(heure anglaise).... Arr.	Midi	2 20 soir		Min. 10	
Calais-maritime (heure française)... Dep.	Midi 40	2 52 soir		1 04 matin	
Boulogne-Gare ..... Arr.	1 35 s.	—		1 58 matin	
Boulogne-Gare Dép.	1 27 s.	—		1 50 matin	
Amiens .... Arr.	3 28 s.	5 17 soir		3 46 matin	
Amiens Dép.	3 33 s.	5 22 soir		3 51 matin	
Pierrefitte-Stain .... .Dép.	—	—		—	
Paris-Nord .... Arr	—	7 15 soir		5 50 matin	
Paris-Nord Dép.	—	7 21 soir		6 19 matin	
Paris-Lyon (*Buffet*) .. Arr.	6 31 s.	8 17 soir		7 10 matin	
	1e 2e cl.	1e 2e cl. (A)	1e, 2e cl.	1e, cl.	1e 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) .. Dép.	7 — s.	9 — s.	9 15 s.	8 50m.	11 15m.
Dijon. .... Arr.	Minuit 05	1 44m.	2 19m.	2 22 s.	5 38 s.
Genève........ —	6 28 m.	—	8 55m.	8 52 s,	—
Evian .... —	7 43 m.	—	10 59m.	—	—
Aix-les-Bains .... —	5 02 m.	6 23m.	8 —m.	8 20 s.	11 45 s.
Chambéry .... —	5 32 m.	6 48m.	8 30m.	8 55 s.	Min. 07
Modane .... —	8 59 m.	9 42m.	1 45 s.	—	3 07m.
Turin .... —	1 58 s.	1 58 s.	6 20 s.	—	7 50m.
Turin .... Dép.	—	2 25 s.	7 42 s.	—	8 30m.
Milan .... Arr.	—	5 30 s.	10 58 s.	—	11 40m.
					1e 2e cl
Turin. .... Dép.	—	2 40 s.	8 20 s.	—	8 25m.
Gênes .... Arr.	—	6 10 s.	11 45 s.	—	11 55m.
San-Remo .... —	—	11 05 s.	8 43m.	—	5 56 s.
Pise .... —	—	10 50 s.	4 —m.	—	4 13 s.
Florence .... —	—	Min. 40	7 20m.	—	6 30 s,
Livourne .... —	—	11 30 s.	5 35m.	—	5 27 s.
Rome .... —	—	6 50m.	11 —m.	—	11 02 s.
Naples. .... —	—	1 35 s.	6 32 s.	—	7 —m.
Brindisi .... Arr.	—	—	8 30m.	—	6 10 s.
Turin .... Dép.	—	2 40 s.	7 — s.	—	8 25m.
Alexandrie........ Arr.	—	4 14 s.	8 50 s.	—	10 03m.
Bologne .... —	—	—	1 52m.	—	5 — s.
Ancône .... —	—	—	7 05m.	—	10 55 s.
Brindisi .... —	—	—	10 47 s.	—	6 15 s.
Florence .... —	—	—	5 55m.	—	1 26m.
Rome .... —	—	—	Midi 35	—	7 30m.
Naples .... Arr.	—	—	6 32 s.	—	1 35 s.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Folkestone-Boulogne, le départ de Londres a lieu à 10 heures matin. Ce train ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Angleterre ou de Calais.
(A) Le train partant de Paris-Lyon à 9 heures soir ne prend à Paris, en 2e classe que les voyageurs à destination d'Aix-les-Bains, Chambéry et de l'Italie par le Mont-Cenis.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salons va directement de Calais à Milan par le train partant de Calais à 2 h. 52 soir et de Paris-Lyon à 9 h. soir.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de Calais à la gare de Paris-Lyon par les trains partant de Calais à 1 heure 04 du matin et midi 40.

RETOUR

STATIONS	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.
	1e 2e cl.			
Naples .... Dép.	8 50 m.	—	—	3 10 s.
Rome .... —	3 — s.	—	—	11 10 s.
Florence .... —	9 30 s.	—	—	6 35 m.
Brindisi .... —	5 58 m.	—	—	9 25 m.
Ancône........ —	8 — s.	—	—	5 40 m.
Bologne .... —	1 40 m.	—	—	10 55 m.
Alexandrie .... —	6 30 m.	—	11 05 m.	5 05 s.
Turin .... Arr.	8 21 m.	—	1 — s.	7 — s.
Brindisi .... Dép.	8 30 s.	—	2 20 m	6 40 m.
Naples .... —	8 50 m.	—	8 10 s.	10 25 s.
Rome .... —	3 40 s.	—	9 46 s.	8 — m.
Livourne....... —	9 50 s.	—	4 — m.	1 50 s.
Florence .... —	8 45 s.	—	—	11 35 m.
Pise .... —	10 55 s.	—	4 40 m.	2 33 s.
San-Remo ...... —	8 01 s.	—	3 52 m.	Midi 06
Gênes .... —	3 30 m.	—	9 — m.	7 10 s.
Turin .... Arr.	7 25 m.	—	1 — s.	10 45 s.
	(B)			
Milan .... Dép.	3 25 m.	—	10 30 m.	7 45 s.
Turin .... Arr.	8 15 m.	—	1 40 s.	10 55 s.
			(A)	
Turin .... Dép.	8 35 m.	—	2 15 s.	11 15 s.
Modane .... —	Midi 28	—	5 33 s.	2 15 m.
Chambéry .... —	3 41 s.	—	8 24 s.	5 02 m.
Aix-les-Bains .... —	4 11 s.	—	8 59 s.	5 27 m.
Evian .... —	Midi 46	6 02 s.	—	—
Genève........ —	3 12 s.	7 32 s.	—	4 15 m.
Dijon .... —	11 17 s.	1 39 m.	2 06 m.	11 32 m.
Paris-Lyon (*Buffet*) .. Arr.	4 55 m.	6 50 m.	7 05 m.	5 41 s.
	1e, 2e cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) . Dép.	7 17 matin			6 11 s.
Paris-Nord ...... Arr.	7 56 matin			7 01 s.
Paris-Nord Dép.	8 22 matin			8 25 s.
Amiens .... Arr.	10 17 matin			10 26 s.
Amiens Dép.	10 37 matin			10 31 s.
Boulogne-Gare .... Arr.	Midi 34			Min. 29
Boulogne-Gare Dép.	Midi 26			Min. 21
(heure française) . Arr.	1 24 soir			1 21 m.
Calais-Maritime (h. ang.) Dép.	1 25 soir			1 30 m.
Douvres .... —	3 20 soir	3 20 soir		4 — m.
Londres Victoria .. Arr.	5 15 soir	—		5 55 m.
Londres Charing-Gross Arr.	(*) —	5 05 soir		5 55 m.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Boulogne-Folkestone, l'arrivée à Londres a lieu à 5 h. 40 s.
(A) Le train partant de Modane à 5 heures 33 soir et arrivant à Paris-Lyon à 7 heures 05 matin ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Italie par le Mont-Cenis, de Chambéry, d'Aix-les-Bains, et en destination de Paris et au-delà sur le Nord et l'Angleterre.
(B) Le départ de Milan à 8 heures 25 matin n'a lieu que les Dimanches et Fêtes.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salon va directement de Milan à Calais par le train partant de Milan à 10 h. 30 m. et de Paris-Nord à 8 h. 22 m.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de la gare de Paris-Lyon à Calais, par le train partant de Paris-Lyon à 6 h. 11 du soir.

PÉNINSULAR-EXPRESS. — Train de luxe de la Malle des Indes composé de wagons-salons, restaurants et voitures-lits.

Départ de Londres le vendredi, de Paris-Nord dans la nuit du vendredi au samedi.

Station		Heure	Jour	Station		Heure	Jour
Londres ..	Dép.	3 15 s.	vendredi	Chambéry .	Arr.	11 22 m.	samedi
Paris-Nord .	Arr.	11 12 s.	—	Turin....	—	6 42 s.	samedi
Paris-Nord .	Dép,	Minuit 15	—	Alexandrie .	—	8 21 s.	samedi
Mâcon....	—	8 05 m.	samedi	Bologne ..	—	1 26 m.	dimanche
Culoz....	—	10 21 m.	samedi	Ancône...	—	5 08 m.	dimanche
Aix-les-Bain	—	10 59 m.	samedi	Brindisi. ..	—	4 — s.	dimanche

Ce train relève à Paris-Nord les provenances du Nord de la France, de la Belgique, de la Hollande, et de l'Allemagne. — Il prend et laisse des voyageurs à toutes les stations indiquées à l'horaire ci-contre dans la limite des places disponibles. — Le départ du paquebot de Brindisi à lieu vers 10 heures du soir. — Au retour les voyageurs sont admis dans le train postale de la Malle des Indes, qui part de Brindisi aussitôt après l'arrivée du paquebot. — Ce train contient une voiture mixte avec lits et restaurant, allant à Paris-Nord. — Le nombre des places étant limité, MM. les voyageurs doivent prendre leurs billets d'avance aux agences da la Compagnie des Wagons-Lits et à la gare de Paris-Nord.

Torino, 1890 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

Anno XXIII. Sabato, 1° Novembre 1890. Num. 44.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale **L. 1,00 la linea**
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

RESOCONTO STATISTICO
DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE
DI GENOVA

Anno 1889 e confronto col 1888

Dalla Camera di Commercio e Arti di Genova abbiamo ricevuto l'annuale Resoconto statistico del commercio e della navigazione di Genova nell'anno 1889 in confronto col 1888.

Al Resoconto — come di consueto — è premessa la *Relazione sul Movimento del Commercio e della Navigazione dell'anno 1889 nel Porto di Genova*, « da rassegnarsi al Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio », presentata alla Camera di Commercio nella seduta del 30 u. s. settembre dalla Commissione di Statistica, ed approvata all'unanimità dalla Camera stessa, che ne ordinò la stampa, unitamente ai quadri statistici che la accompagnano.

Questi costituiscono il *Rendiconto statistico*, che è diviso in due parti. La *Parte prima* comprende il *Movimento commerciale* riguardante le merci sdoganate, d'importazione ed esportazione, quelle in transito uscite per via di mare e per via di terra, le merci uscite dal Deposito franco, classificate in merci sdoganate, merci riesportate e quelle spedite con bolla a cauzione, il movimento delle merci nei depositi e le merci imbarcate e sbarcate nel Porto. La *Parte seconda* riguarda il *Compartimento marittimo*, e comprende il movimento marittimo, le costruzioni navali, il materiale e il personale della marina mercantile nel Compartimento.

E noi — come di consueto (1) — da questo importantissimo e veramente accurato resoconto statistico del primo scalo marittimo d'Italia, riporteremo o riassumeremo, secondo opportunità di argomento e di spazio, i principali punti.

(1) Resoconto statistico dell'anno 1887 in confronto col 1886 nel n. 41 del 13 ottobre 1888;
Resoconto statistico dell'anno 1888 in confronto col 1887 nei numeri 45 e 47, rispettivamente del 9 e 23 novembre 1889.
N. B. — Per richiamo a studi statistici sui porti italiani nel 1889, vedi « Notizie diverse » dei numeri 29 e 41 del corrente anno.

Premettiamo intanto che al volume è annesso, questo anno, una *Carta del Porto di Genova* alla scala di 1 : 8000, contenente alcuni dati sul Porto medesimo; carta di cui abbiamo già fatto cenno nel n. 15 del corrente anno a pag. 235 nella « Cartografia » ed a pag. 236 nelle « Notizie diverse ».

DALLA RELAZIONE.

Commercio. — Nell'anno 1889 il *movimento generale delle merci sia nazionali che estere* nel Porto di Genova è stato di Tonn. 4,099,615, con aumento di Tonn. 1,019,828 in confronto del precedente anno 1888, e cioè di Tonnellate 445,943 per le merci in arrivo e di Tonn. 573,885 per quelle in partenza. Questo aumento è dovuto per Tonnellate 665,925 al commercio nazionale e per Tonn. 353,903 al commercio con l'estero, il quale risultò in complesso di Tonn. 2,596,475. L'indicato aumento del commercio internazionale riguarda per Tonn. 286,828 l'importazione, Tonnellate 38,908 l'esportazione, Tonn. 25,217 il transito via di terra e Tonn. 2,950 quello via di mare.

Il *valore delle merci del commercio estero* è stato di L. 562,533,741, e siccome nel 1888 fu di sole L. 431,112,573, così anche nel valore si ha un aumento ascendente in complesso a L. 131,421,169. Contribuirono a questo aumento l'importazione per L. 99,246,433, l'esportazione per lire 24,617,257 e il transito per via di terra per L. 8,279,385; il transito via di mare diede invece un minor movimento di L. 721,906.

L'aumento nell'*importazione* proviene da tutte le categorie, se si eccettuano le categorie 10ª (carta e libri) e 12ª (minerali e metalli), nelle quali si verificò una diminuzione.

Nell'*esportazione* diedero una differenza in meno, soltanto le categorie 2ª (generi coloniali), 8ª (seta), 10ª (carta e libri) e 13ª (pietre, terre, vasellame, vetri, ecc.).

Nel *transito via di mare* contribuì all'aumento delle quantità transitate principalmente la categoria cereali, che figura quasi una volta e mezza in più. Vi fu al contrario

una sensibile diminuzione nella categoria spiriti, bevande ed olii.

L'aumento che si è verificato nel *transito via di terra* riflette tanto il transito per l'estero, il quale aumentò di Tonn. 5,256, quanto quello per lo Stato, in cui l'aumento è stato di Tonn. 19,960.

Il maggiore movimento generale del Porto ha portato naturalmente con sè una più grande attività nel *servizio ferroviario*, il quale nel 1889 è stato in complesso di Tonnellate 216,799 in più di fronte al 1888.

***

Nella Relazione annotansi poscia le principali merci per le quali nel 1889 si verificò una sensibile differenza comparativamente all'anno 1888.

Noi riporteremo le sole notizie che riguardano: l'olio minerale rettificato; gli olii minerali pesanti; il carbon fossile; il ferro e la ghisa.

Olio minerale rettificato. — La quantità importata risulta leggermente inferiore a quella dell'anno precedente. Anche nel transito via di terra si riscontra una piccola differenza in meno. La maggior parte del transito è in direzione della Svizzera per Luino. È pure minore la quantità spedita in transito via di mare. Ma nel complesso del movimento di questo articolo non si ebbe una grande differenza nel confronto dei due anni.

Il petrolio ci giunge direttamente dai luoghi di produzione (Stati Uniti d'America e Russia), ma è assai prevalente la prima delle dette provenienze. Le quantità entrate nei depositi doganali durante l'anno 1889 furono di quintali 110,188, fra cui quintali 30,000 circa giunti alla rinfusa e introdotti nei magazzini-cisterna, contro quintali 76,011 nel 1888. Rimasero in deposito alla fine dell'anno quintali 32,783, e cioè quintali 22,444 in più delle quantità in deposito alla fine del 1888.

Olii minerali pesanti. — L'importazione, che è stata di quintali 14,814, segna un aumento sull'anno precedente di quintali 5,706. Questi olii, che ci provengono principalmente dalla Francia, dall'Inghilterra, Stati Uniti d'America e dalla Russia, servendo per ungere le macchine, seguono il progressivo aumento dell'impiego delle medesime per l'industria; diffatti la loro importazione va annualmente crescendo.

Carbon fossile. — Quel progressivo aumento nell'importazione di questo articolo, che va verificandosi da alcuni anni e di cui abbiamo trattato nelle relazioni precedenti, continuò anche nel 1889; nel quale anno l'importazione, che nel 1888 fu di Tonn. 1,325,600, è salita a Tonnellate 1,356,990, giunte in grandissima parte per mezzo di vapori con bandiera estera.

Ferro e ghisa. — Del ferro greggio di provenienza dall'Inghilterra e dal Belgio si ebbe un'importazione di quintali 34,255, che è stata inferiore della metà di quella dell'anno precedente.

L'importazione delle diverse qualità di ferro lavorato in lamiere, verghe, tubi, rotaie, ecc., è stata di quint. 218,400, mentre nel 1888 raggiunse soltanto quintali 126,680. L'aumento va attribuito quasi esclusivamente al ferro in verghe di più di 5 mm. di diametro.

La provenienza di questo ferro lavorato è dall'Inghilterra, dal Belgio e dalla Germania.

La ghisa in pani, giunta quasi intieramente dall'Inghilterra, è stata di quintali 129,216, e di poco inferiore a quella importata nel 1888. La ghisa lavorata, pure di provenienza inglese, venne importata per quintali 13,621, ed è stata pure inferiore al 1888.

***

NAVIGAZIONE. — Il *movimento complessivo dei bastimenti a vapore ed a vela carichi e vuoti per operazioni di commercio entrati nel Porto ed usciti* è stato di bastimenti N. 12,602 per Tonn. 6,598,451, divisi in N. 8,094 bastimenti carichi con 5,139,601 Tonnellate, e N. 4,508 bastimenti vuoti con Tonn. 1,458,850.

In confronto col 1888 si ha un aumento di bastimenti 943 e 599,547 Tonnellate riflettente la navigazione tanto internazionale che di cabotaggio. In questo aumento vi figurano per Tonn. 573,686 i bastimenti carichi e in numero di 959 per Tonn. 25,861 i vuoti. Nel numero invece dei bastimenti carichi vi fu una diminuzione di 16.

Nel totale movimento il *cabotaggio* figura per un numero di bastimenti superiore di oltre due terzi di quello della navigazione internazionale, mentre questa è invece superiore di più di una volta e mezza per tonnellaggio.

Distinguendo fra *vapore e vela*, risulta che in complesso il numero dei bastimenti a vela è di qualche poco superiore di quello dei bastimenti a vapore; mentre la prevalenza di quest'ultimo sulla vela per il tonnellaggio sta nella proporzione di uno a nove; questa proporzione fu invece nel 1888 come uno a otto circa. Se poi teniamo separata la navigazione internazionale da quella di cabotaggio, si ha che il tonnellaggio del vapore è assai più prevalente nella prima che in quest'ultima, nella quale il rapporto è di uno a tre e mezzo, mentre nell'internazionale sta come uno a diciotto.

Nel totale del movimento marittimo la *bandiera nazionale* è rappresentata, come nell'anno precedente, da poco meno della metà dell'intiero tonnellaggio, e nella navigazione a vela si trova in grandissima maggioranza; nella navigazione a vapore ha pure prevalenza la bandiera nazionale, ma con poca differenza da quella inglese; ed entrambe unite formano la maggior parte di queste navigazioni.

Nella *navigazione internazionale* però su tutte prevale la bandiera inglese, da cui si ebbe un movimento di Tonnellate 1,993,000; mentre la bandiera nazionale vi è rappresentata da Tonn. 1,518,000.

La navigazione di cabotaggio, al contrario, è in grandissima parte rappresentata dalla bandiera italiana.

Dopo le bandiere italiana ed inglese seguono per importanza quella francese con Tonn. 378,000, germanica con Tonn. 372,000 ed olandese con Tonn. 293,000. Queste ultime, specie l'olandese, sono in aumento di fronte al 1888; la francese invece è in diminuzione.

Le *costruzioni navali* in confronto al 1888 furono in diminuzione in quanto al numero dei bastimenti, che riuscì inferiore di un terzo, ma diedero un aumento per la portata, la quale fu più di tre volte maggiore, essendo salita da 1,176 a 4,974 Tonnellate.

Fra queste costruzioni si hanno due navi di una portata superiore alle 1,000 Tonnellate, una nave-goletta e un brigantino a palo, della portata tra le 401 e le 500 Tonnellate, e venti di una portata inferiore alle 200, fra cui 4 piroscafi ad elice e 5 piroscafi rimorchiatori. Nel 1888 nessuno dei bastimenti costrutti fu superiore alle 200 Tonnellate.

I bastimenti di maggior portata uscirono dai cantieri di Sestri Ponente, ed in essi perciò si verificò la maggior parte delle costruzioni per quanto riguarda il tonnellaggio.

Il *numero dei bastimenti a vela* inscritti in questo Compartimento marittimo diminuì nel 1889 di N. 51 per Tonnellate 19,686; cessarono cioè 87 bastimenti con Tonnellate 31,030 per cause diverse, specialmente per naufragi e passaggio nei galleggianti, e sono aumentati N. 36 bastimenti con Tonn. 11,344, una grande parte dei quali per provenienza da altri Compartimenti.

I *bastimenti a vapore* aumentarono in numero di 11 per Tonn. 9,084, essendosi durante l'anno aumentati 21 piroscafi con Tonn. 12,933, fra cui si notano 11 per nuove costruzioni, dei quali 8 nello Stato e 3 all'estero, e 4 per acquisto da stranieri. Si ebbe invece una diminuzione di 10 piroscafi con 3,849 Tonnellate, la più gran parte per vendite a stranieri.

In totale al 31 dicembre 1889 erano inscritti N. 842 bastimenti con Tonn. 379,080, di cui N. 726 e Tonn. 273,390 a vela e N. 116 con Tonn. 105,690 a vapore.

***

NOLI. — Seguono parecchi quadri nei quali sono indicati i noli medii pagati nel 1889 per velieri e vapori, colla specificazione della merce, del porto caricatore, del porto scaricatore, ecc.

L'aumento dei noli, che si era verificato sullo scorcio dell'anno 1888, continuò anche durante la prima metà dell'anno 1889. Dopo ha principiato un graduale, sensibile ribasso, il quale proseguì pure nel corrente anno 1890; ed attualmente i noli si trovano in uno stato di vero deprezzamento, causato eziandio dalla crisi verificatasi negli Stati del Plata; cosicchè si può assicurare che i benefizi dell'accennato periodo favorevole sono totalmente assorbiti dal successivo ribasso dei noli.

***

SISTEMAZIONE DEL PORTO. — La definitiva sistemazione del Porto di Genova, dopo compiuti i lavori stabiliti colla Convenzione tra il Governo e il compianto Duca di Galliera, approvata con la Legge del 9 luglio 1876, e colle successive varianti delle opere in essa indicate, risulta dalla pianta che venne eseguita, per incarico di questa Camera di Commercio, dalla R. Scuola Superiore di Commercio; e che è unita in calce alla presente Relazione (1).

I lavori ebbero principio nell'anno 1877, e nel termine convenuto, cioè entro l'anno 1888, erano compiute le 15 opere principali indicate all'art. 9 della Convenzione e gradatamente consegnate al commercio.

La sistemazione delle calate è in oggi quasi totalmente terminata e sarà completamente finita nel 1892. Ma fra i lavori ancora da ultimarsi vi è l'importante opera dei bacini di carenaggio, ora in corso di costruzione.

I bacini sono in numero di due, e cioè:

Bacino N. 1. — Lunghezza sulle taccate m. 160; pescaggio sulle taccate m. 9.50; larghezza al pelo d'acqua m. 24.80; altezza sul livello medio del mare del coronamento del vaso m. 1.50

Bacino N. 2. — Lunghezza sulle taccate m. 200; pescaggio sulle taccate m. 8.50; larghezza al pelo d'acqua m. 16.18; altezza sul livello medio del mare del coronamento del vaso m. 1.50.

Questo bacino avrà due scanalature, situate l'una a m. 90 e l'altra a m. 130 dall'entrata, che servono a farlo funzionare come due bacini distinti, aventi rispettivamente le lunghezze di m. 90 e 110, o di m. 130 e 70.

Impiantate fra i due bacini funzioneranno macchine di essiccazione, che in cinque ore possono asciugare completamente (senza bastimento) ognuno di essi.

I lavori cominciarono nel maggio 1888 e dovranno essere terminati nel maggio 1893. Il loro prezzo totale ascende a sette milioni.

All'Impresa di costruzione Zschokke e Terrier venne concesso l'esercizio dei bacini per 35 anni. Quando i lavori siano ultimati prima del tempo stabilito, l'Impresa godrà l'esercizio, anche durante il tempo corrispondente all'anticipata consegna.

Gli altri dati principali delle condizioni del Porto sono trascritti sull'annessa pianta.

La spesa complessiva per la sistemazione del Porto a lavori compiuti ascenderà alla somma di circa 70 milioni.

PARTE PRIMA — MOVIMENTO COMMERCIALE.

A maggior intelligenza della parte prima giova premettere le seguenti osservazioni:

Il *Commercio complessivo nell'importazione* comprende tutte le merci estere che furono introdotte in Genova, senza tener conto dell'ulteriore loro destinazione, cioè: se per consumo nello Stato o per transito.

Il *Commercio speciale nell'importazione* indica le sole merci estere sdoganate in Genova per consumo nello Stato.

Il *Commercio complessivo nell'esportazione* comprende le merci nazionali o nazionalizzate che si spediscono all'estero, nonchè quelle estere che escono da Genova in transito.

Il *Commercio speciale nell'esportazione* comprende le sole merci nazionali o nazionalizzate che si spediscono all'estero. Chiamansi nazionalizzate quelle merci che sono bensì d'origine estera, ma che entrando nello Stato furono sottoposte al trattamento stabilito per le merci destinate al consumo interno, e che quindi nei rapporti colla legge doganale vengono riguardate come nazionali.

Il *transito* comprende tutte le merci estere che escono da Genova dopo averne attraversato o toccato il territorio; comprende pure tutte le merci estere che vengono riesportate dopo essere rimaste nei Depositi doganali.

***

I. COMMERCIO COMPLESSIVO. — Il movimento complessivo del commercio coll'estero nel 1889, *Importazione, Esportazione* e *Transito*, ascese a valore ad una somma complessiva di L. it. 562,533,741, ed a peso a Tonn. 2,596,475, che confrontato con quello del 1888 dà una differenza in più sul valore di L. it. 131,421,169, e sul peso di Tonnellate 353,903.

VALORE.

Riepilogo		1889	1888
Commercio speciale:			
Importazione . . .	L. it.	412,789,391	313,542,958
Esportazione . . .	»	106,566,103	81,948,846
Merci estere in *transito:*			
Uscite per via di mare	»	12,799,702	13,521,608
» di terra	»	30,378,545	22,099,160
	L. it.	562,533,741	431,112,572

PESO.

Riepilogo		1889	1888
Commercio speciale:			
Importazione . . .	Tonn.	2,300,455	2,013,627
Esportazione . . .	»	140,104	101,196
Merci estere in *transito:*			
Uscite per via di mare	»	15,238	12,288
» di terra	»	140,678	115,461
	Tonn.	2,596,475	2,242,572

VALORE.

Movimento complessivo del commercio di Genova nel 1889 a *valore* . .	L. it.	562,533,741
Id. id. nel 1888 » . .	»	431,112,572
Differenza in *più* nel 1889	L. it.	131,421,169

PESO.

Movimento complessivo del commercio di Genova nel 1889 a *peso* . . .	Tonn.	2,596,475
Id. id. nel 1888 » . . .	»	2,242,572
Differenza in *più* nel 1889	Tonn.	353,903

(*Continua*).

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 25 ottobre 1890 (N. 251). — **Regio Decreto 27 settembre 1890, numero 7155** (Serie 3ª), col quale dal fondo di riserva per le *Spese impreviste* inscritto al capitolo n. 102 dello stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro per l'esercizio finanziario 1890-91, è autorizzata una 5ª prelevazione nella somma di L. 500,000 da portarsi in aumento al capitolo n. 29 « Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2ª categoria » dello stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio predetto. — Questo Decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Gazzetta Ufficiale del 28 ottobre 1890 (N. 253). — **Regio Decreto 27 settembre 1890, numero 7156** (Serie 3ª) col quale dal fondo di riserva per le *Spese impreviste*, inscritto al capitolo n. 102 dello stato di previsione della spesa del

(1) Come abbiamo già premesso; vedi *Monitore*, n. 15, del corrente anno: a pagina 235 (*Cartografia*), ed a pag. 236 (*Notizie diverse*).

Ministero del Tesoro per l'esercizio finanziario 1890-91, è autorizzata una 6ª prelevazione nella somma di L. 25,000 da portarsi in aumento al capitolo n. 120 « Adattamento dei locali e sistemazione della scuola di perfezionamento dell'igiene e dei laboratori scientifici dipendenti dalla Direzione di sanità pubblica » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'Interno per l'esercizio predetto. — Questo Decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Rinvio dell'attuazione dell'orario invernale della Mediterranea.

Il 25 u. s. ottobre si tennero in Roma presso il Ministero dei Lavori Pubblici delle conferenze sul progetto d'orario invernale presentato dalla Società del Mediterraneo. Tali conferenze vennero inaugurate coll'intervento dello stesso on. Ministro dei Lavori Pubblici, e ad esse erano rappresentati il Ministero delle Poste e Telegrafi, l'Ispettorato Generale delle ferrovie e le tre grandi Società ferroviarie.

Iniziata la discussione, l'on. Ministro dichiarò che, stante il periodo elettorale, il Governo non poteva ammettere, per riguardo alle abitudini ed agli interessi delle popolazioni, importanti variazioni di orario quali risultavano dal presentato progetto.

In seguito a ciò, l'esame e l'approvazione di detto orario vennero rimandati ad altro giorno da fissarsi.

><

Per un ponte girevole sul Tevere nel tronco Roma Trastevere-Roma Termini.

Sappiamo che il Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha disposto che la Società delle Ferrovie del Mediterraneo faccia studiare un ponte girevole da stabilirsi sul Tevere pel tronco di congiunzione ferroviaria della stazione di Roma Trastevere con quella di Roma-Termini.

Ci consta che la Società predetta ha già dato le disposizioni necessarie perchè dal competente ufficio sociale si provveda subito per l'occorrente studio. Però ci viene assicurato che essa avrebbe sottoposto all'Ispettorato Generale predetto alcune considerazioni per le quali essa opinerebbe che l'adozione di un ponte girevole per il tronco suindicato al suo passaggio del fiume concorrerebbe a diminuire la potenzialità della linea a causa delle cautele cui dovrebbe necessariamente vincolarsi l'esercizio.

><

Ferrovia Roma-Viterbo.

(Approvazione progetto 1° tronco Roma-Cesano).

Il Ministero dei Lavori Pubblici, con suo recente decreto, ha approvato e reso esecutivo il progetto definitivo presentato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo per il primo tronco della ferrovia Roma-Viterbo, compreso fra Roma e Cesano.

Ci consta che la Società predetta ha già fatto i provvedimenti opportuni perchè i lavori di costruzione abbiano incominciamento al più presto possibile.

><

Elaborati di gara tra Ditte nazionali per locomotive e vetture della Mediterranea.

Sappiamo che la Società del Mediterraneo ha trasmesso all'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate gli elaborati di gara per la fornitura di 3 locomotive, 14 vetture di 1ª classe, 24 vetture di 2ª e 50 vetture di 3ª, da acquistarsi in sostituzione di altrettanti rotabili che a tutto il corrente anno avranno raggiunta l'età di 40 anni stabilita dalle Convenzioni (vedi *Informazioni*, n. 43, pag. 684).

La Società ha proposto che la gara abbia luogo fra sole Ditte nazionali.

><

Fabbisogno del materiale rotabile per l'Adriatica.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici una proposta per l'acquisto di materiale mobile da provvedersi sul fondo di L. 2,250,000 stanziato per la provvista di materiale mobile e d'esercizio delle ferrovie complementari.

La spesa preventivata, nella suindicata proposta, ammonta a L. 1,191,813, con cui s'intende far fronte agli acquisti seguenti:

a) N. 24 carrozze di 2ª classe, a 5 scompartimenti con ritirata, divise in due lotti di N. 12 carrozze per ciascuno;

b) N. 12 bagagliai con compartimento postale, unico lotto;

c) N. 24 bagagliai a due compartimenti, in 2 lotti di 12 ciascuno;

d) N. 24 carri per trasporto di rotaie, in due lotti di 12 ciascuno;

e) N. 6 carrozze miste di 1ª e 2ª classe con ritirata, a corridoio laterale, destinate specialmente al servizio internazionale.

Il dettaglio della spesa occorrente per l'acquisto del materiale suindicato risulta come segue:

a) 24 carrozze di 2ª classe	L.	480,000.00
b) 12 bagagliai	»	96,000.00
c) 24 bagagliai	»	180,000.00
d) 24 carri	»	204,000.00
e) 6 carrozze miste	»	180,000.00
Imprevisti	»	34,200.00
Studi e sorveglianza	»	17,613.00
Totale	L.	1,191,813.00

><

Per la colonizzazione interna del Regno.

(Prossima conferenza ferroviaria a Roma).

Siamo informati che, nella prima decade del corrente novembre, si riuniranno in Roma i delegati del Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, del Ministero dei Lavori Pubblici, e quelli delle Amministrazioni ferroviarie, per prendere gli opportuni accordi e decisioni sulla proposta fatta dal Governo circa la colonizzazione interna del Regno.

Alla conferenza prenderanno parte quali rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie i signori: Mannini Giovanni, Ispettore della Direzione Generale e Celli Roberto, Ispettore presso la Divisione tariffe e controllo prodotti, per la Società delle Strade Ferrate Meridionali; Seren cav. Carlo Basilio, Ispettore principale presso la Divisione tariffe, trasporti e litigi, per quella delle Ferrovie del Mediterraneo; e avv. cav. Enrico Scialoia, Segretario del Consiglio d'Amministrazione e capo dell'Ufficio di rappresentanza in Roma, per la Società delle Strade Ferrate della Sicilia.

Di precedenti adunanze abbiamo già accennato nelle « Informazioni » dei numeri 31, 27 e 19, e nei due ultimi abbiamo anche accennato agl'intendimenti delle Amministrazioni delle tre grandi Reti ferroviarie.

><

Stazione di Portomaggiore.
(Progetto di parziale ampliamento).

La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha presentato per approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici, il progetto dei lavori occorrenti per un parziale ampliamento della stazione di Portomaggiore, lungo la linea Ferrara-Ravenna-Rimini. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 82,600; di cui L. 74,600 a carico della provincia di Bologna, quale concessionaria della ferrovia Bologna-Budrio-Portomaggiore, e L. 8000 a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

I lavori dei quali trattasi saranno eseguiti parte in economia e parte mediante appalto a licitazione privata in conformità di quanto è ammesso ai comma 1 e 2 dell'art. 65 del capitolato annesso al contratto d'esercizio.

><

Progetto di nuovo orario
sulla linea Rovigo-Adria-Chioggia.

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, assecondando le istanze della Camera di Commercio ed Arti di Rovigo e dei Municipi interessati, ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di un nuovo orario dei treni sulla linea Rovigo-Adria-Chioggia, il quale è stato preventivamente concordato cogli enti morali predetti.

><

Per variante all'orario sulla linea Napoli-Eboli.

Ci scrivono da Salerno che l'Amministrazione Comunale d'Eboli, rendendosi interprete dei vivi desideri dei proprii amministrati, ha instato presso il Ministero dei Lavori Pubblici affinchè venga disposto che il treno N. 263, che parte da Napoli alle 4.50 pom. invece di far sosta a Salerno, prolunghi la sua corsa fino ad Eboli, e che il treno, N. 254, che parte alle ore 7.5 ant. da Salerno, parta invece da Eboli.

A questo modo, e senza modificazioni nell'orario generale, si provvederebbe efficacemente ad un sentito bisogno tanto degli abitanti di Eboli che di quelli dei Comuni di Montecorvino Rovella, Olevano, Campagna, ecc.

><

Per l'orario della linea Ferrara-Rimini.

Ci scrivono da Ravenna che quella Deputazione provinciale ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere che nel riordinamento dell'orario generale delle ferrovie venga disposto che nel tronco da Ferrara a Rimini siano attuati treni diretti in coincidenza con quelli che, tanto in arrivo che in partenza, fanno capo a Rimini ed a Ferrara.

><

Per una stazione al porto di Reggio Calabria.

Ci informano da Reggio di Calabria che il Sindaco ha rinnovato preghiera al Ministro dei Lavori Pubblici per ottenere che sia sollecitato il provvedimento altamente reclamato dal Comune per lo stabilimento di una stazione con servizio merci a piccola velocità al porto di Reggio Calabria, onde agevolare le operazioni commerciali dei prodotti che affluiscono al porto e togliere così la tassa speciale che grava la breve percorrenza pel tratto dalla stazione al porto.

Per ora il Municipio interessato non domanda l'impianto di una stazione stabile, ma bensì la costruzione di una baracca provvisoria nella quale sia possibile disimpegnare il solo servizio della piccola velocità.

><

Conferenza a Bruxelles nel maggio 1892
per uniformare il servizio internazionale viaggiatori e bagagli.

Ci consta che in base alle conclusioni della Terza Sessione, tenutasi nel settembre dello scorso anno a Parigi, del Congresso internazionale ferroviario, il Governo Belga ha convocato pel maggio del prossimo anno una Conferenza a Bruxelles, allo scopo di concludere una convenzione diretta a regolare in modo uniforme fra i vari Stati il servizio del trasporto dei viaggiatori e dei bagagli.

Ci consta a questo riguardo che il Governo Belga, col mezzo della propria Legazione a Roma, ha fatto invito al nostro affinchè voglia farsi rappresentare alla predetta Conferenza.

Servirà di base alle discussioni il progetto di convenzione studiato dal signor De Perl.

><

Tariffe.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha disposto perchè la tariffa approvata dall'Ispettorato Generale delle Ferrovie, con decreto del 31 agosto 1889, relativa ai *trasporti di vino nei carri-cisterna*, già portata a conoscenza del pubblico e delle stazioni, fosse messa in vigore a datare da oggi 1° novembre.

><

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stato approvato un progetto di modificazioni ed aggiunte alla nomenclatura concernente i *trasporti di vetro* presentato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo di accordo con quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia.

><

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, a nome anche di quelle delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici un progetto di modificazioni alla tariffa *pel trasporto della carta.*

Col progetto medesimo viene data soddisfazione, se non in tutto, almeno in buona parte, ai voti espressi dal Consiglio delle tariffe relativamente alle facilitazioni pei trasporti della carta, coi quali voti si domandava: che fossero aggiunte in tariffa precise indicazioni per distinguere la carta da lettere fina dalla ordinaria, e creare così due distinte classificazioni; che si facesse lo stesso per i cartoni fini ed ordinari, nel senso però di allargare la sfera dei cartoni ordinari; che fosse accordata una riduzione sul prezzo di trasporto all'interno per la carta grossolana e pei cartoni ordinari, nonchè per la carta fina ed ordinaria da scrivere destinata all'esportazione, concretando una opportuna aggiunta alla tariffa locale N. 206 P. V.

><

Siamo informati che le due Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno proposto al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di accogliere una istanza della *Ditta Maffioletti, Vanini e Comp. di Balerna* per ottenere una riduzione di tariffa pel trasporto di laterizi da Chiasso a Milano, obbligandosi la Ditta ad un traffico minimo annuale di 250 vagoni.

><

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha proposto al Ministero dei Lavori Pubblici di inserire nella nomenclatura e classificazione delle merci ammesse alle tariffe vigenti pei trasporti sul *Lago di Garda*, le voci: *pesci freschi* e *carni fresche* o *macellate* colla indicazione della classe seconda

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa essere approvato l'atto di sottomissione, in data 24 giugno p. p., dell'Impresa Cavalli relativo all'esecuzione di lavori addizionali di consolidamento del tronco Persiceto-San Felice della ferrovia Bologna-Verona;

2. Che sia meritevole della ministeriale approvazione la proposta presentata dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali, di accordo con quella delle ferrovie del Mediterraneo, per l'ampliamento della stazione di Rocchetta Melfi, in dipendenza dell'allacciamento nella medesima delle linee per Gioia del Colle, Potenza ed Avellino;

3. Che meriti di essere approvato il progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali per l'appalto dei lavori di sterro necessari per l'ampliamento della stazione di Attigliano, nella ferrovia Viterbo-Attigliano, nonchè il relativo atto di sottomissione per la esecuzione dei lavori.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di una ferrovia funicolare nella valle di Sant'Anna in Genova;

2. Domanda della Società delle tramvie a vapore Casale-Vercelli e della provincia di Pavia per aumento di vetture nella composizione dei treni;

3. Progetto di sistemazione del torrente Rabbiano, presso Spoleto, al km. 135.718 della linea Orte-Falconara;

4. Impianto della fermata di Colle Umberto nella linea Conegliano-Vittorio.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — *Studio del tracciato della galleria con sbocco in territorio italiano.* — Facendo seguito alla nostra informazione del n. 41, a pagina 651, riportiamo dal *Sole*: « Gli ingegneri della Compagnia ferroviaria Ouest-Suisse-Simplon (ossia Giura-Sempione, *N. d. R.*) studiano sul luogo il nuovo tracciato pel tunnel del Sempione. Esso è il meno costoso, non ha curva ed avrà lo sbocco meridionale sul territorio italiano. Entro la prima metà di dicembre tutti gli studi particolareggiati saranno finiti ed il progetto sarà sottoposto al Governo italiano verso la metà di gennaio ».

La seconda parte, poi, di questa notizia s'accorda con quanto abbiamo nelle « Notizie ferroviarie estere » annunciato sin dai numeri 23 e 30 e riconfermato nel n. 39.

Ferrovia Circum-Etnea. — *Circa il tracciato alla marina di Catania.* — Facendo seguito alle notizie date nel n. 51 del 1889, a pag. 820, circa una variante nella tratta Misterbianco-Catania, riassumiamo dal *Corriere di Napoli* che la lunga e grossa questione intorno al tracciato per il collocamento della ferrovia Circum-Etnea alla marina di Catania sembra definitivamente risolta presso il Ministero dei Lavori Pubblici.

Ricordiamo all'uopo, sommariamente, lo stato e le fasi della questione che ha cotanto appassionato l'opinione pubblica a Catania.

Secondo progetto dell'impresa Trewella, concessionaria della costruzione e dell'esercizio della Circum-Etnea, ferrovia a binario ridotto, che dovrà allacciare i paesi delle falde etnee e collegarli a Catania (1), la linea avrebbe dovuto arrestarsi a nord est della città, ed essere poi riunita alla marina mercè un tronco da costruirsi sulle lave ad oriente dell'abitato fino al molo. Ma l'ultima Amministrazione comunale, ritenendo tale tracciato poco conveniente per il commercio e per le finanze del Comune, diede incarico al suo ufficio tecnico di studiare una variante, per condurre la linea non dal lato nord e dal lato est fino al molo; ma dal lato est fino alla spiaggia, di faccia al molo. E dall'ufficio tecnico comunale fu redatto il relativo progetto di variante, dimostrando come il nuovo tronco risultasse più corto del primo di quasi un chilometro, meno costoso di quello, di minore incomodo allo sviluppo futuro del caseggiato urbano, e di utilità al commercio marittimo qualora si costruisse alla stazione, testa di linea, un piccolo molo-pennello per il caricamento diretto sui legni.

L'impresa Trewella non accettò la variante e presentò il progetto del tronco fino al molo, dichiarando di volerlo costrurre senza contributo del Consorzio e con occupazione di piccolissima parte del piazzale del molo. In seguito a ciò il Municipio non insistette sulla variante progettata dal suo ufficio tecnico, tanto più che questa importa la pronta costruzione del piccolo molo-pennello; ed anche la Deputazione provinciale deliberò di accettare la proposta Trewella.

Così stando le cose, pare che il Ministero dei Lavori Pubblici sia disposto ad approvare il progetto Trewella: e perciò si porrebbe mano quanto prima ai lavori di costruzione.

— *Stato dei lavori del terzo tronco Adernò-Catania.* — Al progetto esecutivo di questo tronco abbiamo accennato nel n. 19 del 10 maggio del corrente anno, a pag. 301; aggiungiamo ora che i lavori furono iniziati il 27 u. s. luglio. Fino ad ora, però, per essere tuttora in corso le pratiche per le occorrenti espropriazioni, i lavori limitaronsi a movimenti di terra nella località ove dovrà sorgere la stazione di Belpasso. Appena compiute le anzidette pratiche, i lavori saranno proseguiti con sollecitudine.

Ferrovia Arezzo-Sinalunga. — *Per il decreto di concessione.* — Facendo seguito alla notizia data nel numero 31 a pag. 496, annunciamo che, avendo il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici espresso nuovamente parere favorevole perchè al Consorzio appositamente costituitosi per la costruzione ed esercizio della ferrovia Arezzo-Sinalunga, secondo il progetto del cav. ing. Enea Cambi, sia concesso il sussidio chilometrico di L. 3000 per 70 anni, il Ministro dei Lavori Pubblici ha ripresentato il progetto stesso al Consiglio di Stato onde dar luogo al decreto di concessione.

Ferrovia Adriatico-Tiberina. — *Costituzione di un Comitato per la prosecuzione della Arezzo-Stia a Forlì.* — Agitasi ancora, e sempre più vivamente, la questione del tracciato della ferrovia Adriatico-Tiberina, ossia direttissima Venezia-Roma.

Si è ora costituito a Bibbiena, nel Casentino, un Comitato per promuovere un Consorzio per la prosecuzione dell'attuale linea Arezzo-Stia fino a Forlì. S'invocherebbe il massimo sussidio chilometrico di L. 3000 per 70 anni. L'Arezzo-Forlì, una volta costruita, sarà, nel concetto dei promotori, la linea appenninica più sicura e più breve.

Per riassunto dello stato attuale della lunga questione circa l'Adriatico-Tiberina e per richiamo a precedenti notizie vedi il n. 36 a pag. 574.

(1) Della *Convenzione per la costruzione e della ferrovia di quarta categoria denominata Circum-Etnea* abbiamo pubblicato il *testo* nel n. 50 del 14 dicembre 1889, a pag. 708.

Tramvie di Torino. — *Il nuovo stabilimento della Società Torinese.* — Il Consiglio d'Amministrazione della Società Torinese per le tramvie e ferrovie economiche aveva invitato la Giunta Municipale a visitare lo stabilimento, di recente ampliato ed in parte riedificato.

La visita ebbe luogo nel pomeriggio del 27 scorso ottobre. Dopo una breve sosta negli uffici, la comitiva visitò le vaste scuderie, che contengono 350 cavalli, la rimessa delle vetture, le officine per la ferratura dei cavalli, la selleria, l'officina per la costruzione delle vetture, nella quale la forza motrice è prodotta da motore a gaz. I visitatori soffermaronsi poscia nel magazzino alimentario, che provvede al personale della Società, ed alle famiglie di questo, tutti i generi di prima necessità al prezzo di costo, e l'annessa cucina economica.

Dal Direttore della Società furono presentati parecchi fattorini, conduttori, controllori, ecc., che da dieci anni prestano lodevole servizio alla Società; ed eglino ebbero meritati elogi dal Sindaco e dagli altri membri della Giunta.

In occasione di questa visita furono condonate tutte le multe a partire dal 1° ottobre; ed in omaggio al 10° anniversario della Società furono concesse parecchie gratificazioni al personale.

Tramvie a vapore della provincia di Brescia. — *Circa l'esercizio 1889-90.* — Dalla relazione presentata dal Consiglio d'Amministrazione il 20 corrente all'Assemblea generale ordinaria della « Compagnie Générale de Chemins de far secondaires » a Bruxelles, riassumiamo le seguenti notizie circa la « Società dei *tramways* a vapore della provincia di Brescia », le azioni della quale sono ancora quasi tutte possedute dalla precitata Compagnia.

La Società dei *tramways* della provincia di Brescia, costituita nel 1881, esercita ora le seguenti linee:

A vapore:	Brescia-Orzinovi	chilometri	30.4
»	Brescia-Gardone	»	19.6
»	Brescia-Vestone	»	49.6
»	Raccordamento linea Brescia-Vestone al lago di Garda . . .	»	9.5
	A vapore	chilometri	109.1
A cavalli:	nella città e sobborghi . .	»	5.3
	Lunghezza totale . .	chilometri	114.4

Il *materiale rotabile* si compone di: 22 locomotive-*tenders*; 50 carrozze di due classi; 150 carri per merci; 47 cavalli; 19 carrozze per trazione animale.

I *prodotti* degli ultimi esercizi ammontarono a:

Esercizio	Lunghezza	Prodotti	Per anno-chilom.
1886-1887 . .	103	673,041.33	6,534.38
1887-1888 . .	109.18	746,356.90	6,836.02
1888-1889 . .	114	743,075.61	6,518.20
1889-1890 . .	114	803,310.59	7,021.95

I *beneficii* annuali, dopo provveduto ad ogni onere statutario, hanno permesso di distribuire fra le azioni i seguenti dividendi:

Nel 1886-87	di L. 107,322.50,	ossia	4 p. c.
» 1887-88	» 112,287	»	4 p. c.
» 1888-89	» 115,572.50	»	4 p. c.
» 1889-90	» 137,411.43	»	4 1/2 p. c.

V'ha una riserva statutaria di L. 31,717.49 ed un fondo per i rifacimenti di L. 225,104.62.

La durata della concessione prolungasi ancora per quarant'anni.

La « Compagnie Générale des chemins de fer secondaires » riservasi di realizzare, in buon momento, una parte delle azioni, da essa possedute, della « Società dei *tramways* a vapore della provincia di Brescia ».

Tramvia a cavalli Mestre-San Giuliano. — *Presentazione del progetto alla Deputazione provinciale.* — Facendo seguito alla notizia data dal n. 40, annunciamo che il 28 scorso ottobre fu presentata alla Deputazione provinciale una domanda di concessione della tramvia a cavalli Mestre-San Giuliano, per cui si sta costituendo una Società assuntrice.

Funicolare nell'isola di Capri. — *Approvazione comunale di un progetto.* — Nella seduta del 16 u. s. ottobre il Consiglio comunale di Capri ha approvato, a unanimità, il progetto di una funicolare fra la *Marina grande* ed il paese.

Il progetto è stato presentato dagli ingegneri Pantaleo Aloisio ed Antonio Rossi; e a loro stessi il Municipio ha data la concessione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — *Compera delle azioni privilegiate Giura-Sempione da parte del Consiglio Federale.* — Dopo che i delegati del Consiglio Federale, in seguito all'autorizzazione loro impartita, ebbero comperate le seguenti azioni privilegiate della ferrovia Giura-Sempione, alle note condizioni bernesi: dallo Stato di Berna 30,000 azioni, dallo Stato di Friburgo 2500, dal Sindacato tedesco 25,200, cioè complessivamente 57,700 azioni; ne vennero offerte in vendita delle altre, cioè: dal Banco deposito di Zurigo azioni 5600, da un privato 1000, dalla Società della Ferrovia dell'Est francese 2000, in totale 8000 azioni; da Berna ancora da prendersi in vista 8000.

Coll'acquisto di queste azioni, il possesso complessivo della Confederazione in azioni privilegiate della ferrovia Giura-Sempione importerebbe 80,000 azioni. Ora, il numero totale delle azioni esistenti essendo di 104,000, ne rimarrebbero in libera circolazione soltanto 23,700.

Quindi il Consiglio Federale, nella seduta del 24 scorso ottobre, ha autorizzato il Dipartimento delle finanze e ferrovie a continuare la compera di azioni privilegiate della ferrovia Giura-Sempione entro i limiti, per riguardo al prezzo, fissati dalla risoluzione federale del 27 giugno, sia contro contanti, sia contro titoli di rendita 3 0|0.

Circa il contratto conchiuso tra il Consiglio Federale ed il Cantone di Berna, relativo alla compera di 30,000 azioni pivilegiate della strada ferrata Giura-Sempione, vedi numeri 26, 27 e 35.

Circa successivi acquisti di tali azioni da parte del Consiglio Federale vedi il n. 36.

Ferrovie Francesi. — *Manovre di mobilitazione.* — Di queste manovre ferroviarie di mobilitazione sulla ferrovia da Champagnolle a Lons-le-Saulnier, nell'Est, che dovevano cominciare il 20 dello scorso ottobre, abbiamo fatto cenno nel n. 41 a pag. 655; nel quale abbiamo aggiunto anche qualche particolare sul tema di esse.

Diamo ora qualche ragguaglio sul loro corso.

Vi concorsero i riservisti; e durarono nove giorni. I battaglioni ferrovieri si formarono cogli uomini impiegati alle ferrovie, e furono comandati dagli ingegneri delle ferrovie, che vi hanno i diversi gradi della gerarchia militare. In caso di guerra, entrano in servizio effettivo per la distruzione, rifacimento ed esplorazione delle linee.

Da ciò si può capire quale sia l'importanza di questo servizio; esso è la base dei movimenti in guerra.

Nelle manovre attuali i battaglioni, mobilizzati come in tempo di guerra, arrivarono all'improvviso, occuparono la linea designata, le stazioni, si impadronirono dell'intero movimento. Quindi procedettero come in guerra, esplorando la linea. Un treno blindato marcia in testa al convoglio cogli uomini dentro; a misura dell'avanzare, lasciano le guardie ai posti designati, ricostruiscono la linea e le opere d'arte, se occorre, e vengono così addestrati a quello che si dovrebbe fare in presenza del nemico.

— *Rete ferroviaria cooperativa.* — Dopo il consumo, la produzione; dopo le case operaie, gli ospedali; ed ora un progetto di rete ferroviaria cooperativa.

Il progetto è nato in Francia. Trattasi di una rete nazionale, di 35,000 chilometri, da costruirsi a doppio binario, con scartamento di metri 0.75, sistema Decauville; rete destinata all'uso delle classi lavoratrici ed a divenirne loro proprietà.

Secondo preventivi — bassi, ma molto bassi — occorrono per la *costruzione* 1,500,000,000 di franchi, ossia il valore di un'imposta di 40 franchi per persona, compresi vecchi, donne e ragazzi, calcolando la popolazione residente nella Francia a 37,500,000 abitanti.

Un articolo del progetto dichiara poi che nel caso di disavanzo nell'*esercizio* « sarà fatto appello al concorso pecuniario di tutti ».

Ferrovie nel Nord Africano. — *Circa il progetto Rolland per la ferrovia Transahariana.* — Il Consiglio Supremo di guerra di Francia approvò il 27 scorso ottobre il progetto della ferrovia del Sahara nell'interesse della difesa dell'Algeria e della Tunisia.

Il Governo chiederà prossimamente un credito di 20 milioni per costruire il primo tratto della linea da Biskra a Waygla con raccordamento alla linea Philippeville-Biskra.

La ferrovia sarà a scartamento ridotto secondo il progetto Rolland. Per la costruzione ci vorranno circa tre anni.

Al progetto Rolland abbiamo accennato nel n. 28, a pagina 448, e sulla costruzione della ferrovia abbiamo dato notizie nei numeri 30 e 33.

Notizie Diverse

Necrologia. — È morto a Venna, di morte repentina, mentre stava al tavolo lavorando, il dottore Lorenz von Stein, professore d'economia politica e fondatore della *Zeitschrift für Einsenbahnen und Damphfschiffahrt*, uno dei più pregiati e divulgati periodici che trattano di strade ferrate e navigazione nella monarchia Austro-Ungarica.

Al dott. Stein era riconosciuta molta competenza economica nelle questioni ferroviarie; ed egli ebbe gran parte nello sviluppo delle imprese di ferrovie, specialmente nell'Austria.

Commissione idraulica. — *Per la difesa fluviale nell'Alta e Media Italia.* — Il 26 scorso ottobre si è riunita al Ministero dei Lavori Pubblici la Commissione idraulica istituita dall'onor. ministro Finali, per lo studio dei provvedimenti necessari per rafforzare e migliorare le opere di difesa fluviale dell'Alta e Media Italia e renderle atte a resistere contro le più elevate piene.

Sono intervenuti i signori: comm. Cadolini, deputato al Parlamento, presidente; prof. Razzaboni, Zucchelli, Fornari, ispettori del Genio Civile; Rappàccioli, ispettore emerito del Genio Civile, ed il cav. ing. Pelleri Italo, segretario.

La Commissione ha approvato la relazione intorno alle opere più urgenti da eseguirsi sul Reno e sui fiumi della provincia di Treviso per riparare ai danni delle piene dell'ottobre 1889, ed ha deliberato di adunarsi di nuovo fra un mese per occuparsi del Po, dell'Adige e d'altri fiumi, e per discutere alcune proposte di ordine generale sulla polizia fluviale.

Progetto di canale fra Roma e Civitavecchia. — È stato presentato al Ministero dei Lavori Pubblici un progetto per un canale di derivazione da Roma a Civitavecchia. Il Ministero ha deciso che il progetto sia sottoposto all'esame di una speciale Commissione, che si riunirà in Prefettura, per pronunciarsi sotto l'aspetto nautico, strategico e commerciale del progetto in parola.

Farà parte della Commissione anche un rappresentante del Comune.

Battello elettrico. — Nella darsena di Porta Ticinese, a Milano, è stato varato un piccolo battello elettrico della Società elettrica industriale franco-italiana di quella città.

Vi può stare più di una dozzina di persone, essendo lungo m. 7.50 e largo m. 1.50. L'elica è messa in moto da un motore Immisch della forza di un cavallo e mezzo, che riceve la corrente da una batteria di accumulatori posta sotto i sedili. La velocità del battellino si ragguaglia a 14 chilometri all'ora; ma, se si aggiungono altri 40 accumulatori, il battellino può percorrere più di 20 chilometri all'ora. Il movimento dell'elica viene invertito pel cambiamento di marcia da un opportuno commutatore.

Congresso metallurgico a New-York. — Riportiamo dal *Corriere della Sera*: L'Istituto americano degli ingegneri per miniere invitava, mesi or sono, l'Istituto del ferro e dell'acciaio d'Inghilterra e la Lega tedesca della gente delle ferriere (*Eisenhüttenleute*), ad un Congresso in New-York e ad una visita dei principali stabilimenti metallurgici americani. A questo invito risposero 360 inglesi, 140 tedeschi, pochi francesi e belgi e un italiano, membri degli Istituti sunnominati, e quasi tutti ingegneri o padroni di grandi ferriere. Ai 30 dello scorso settembre gli invitati erano tutti convenuti a New-York. Ho veduto così radunati nella sala delle sedute, la *Chickering hall*, i colossi milionari dell'industria metallurgica americana, inglese e tedesca.

Non vi parlerò dei numerosi argomenti trattati nelle diverse sedute, perchè non possono interessare che la gente del mestiere. Basti l'accennare che negli Stati Uniti si sono prodotti nel 1889 sette milioni cinquecentomila tonnellate di ghisa, trasformata nella maggior parte in acciaio col processo Bessemer, e che nel 1890 detta produzione sarà ancora aumentata dalla forte partecipazione degli Stati Uniti del Sud (Alabama, Virginia), ove si sono recentemente scoperti immensi tesori di carbone e minerale, e dove si potrà produrre la ghisa a 40 franchi la tonnellata.

L'esportazione siderurgica tedesca e inglese nell'America del Sud è seriamente compromessa, ed in epoca non lontana le officine americane degli Stati del Sud potranno entrare in concorrenza nelle gare europee. Intanto nel 1890 la produzione americana è già superiore all'inglese, cosicchè gli Stati Uniti tengono oramai il primato tra le grandi nazioni produttrici di ferro e d'acciaio.

Alla testa del Comitato americano di ricevimento stanno i più distinti ingegneri e le più grandi notabilità industriali degli Stati Uniti. Per fare gli onori di casa disposero di un primo fondo di 750,000 lire, ma al modo col quale li fanno, questa somma non basterà.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 1,191,813*, fabbisogno di materiale rotabile per ferrovie complementari;

L. 82,600* per parziale ampliamento della stazione di Portomaggiore, lungo la linea Ferrara Ravenna-Rimini;

L. 49,300 per consolidamento del rilevato stradale fra i chilom. 14.558 e 18.144 del tronco Tavernelle-S. Giovanni in Persiseto, della linea Bologna-Verona;

L. 8,600 per costruzione di una pensilina metallica all'esterno dal fabbricato viaggiatori della stazione di Udine, lungo la ferrovia da Mestre a Cormons, se la pensilina venga estesa tanto alla parte centrale che ai due corpi laterali del fabbricato viaggiatori; lire 2,800, se la pensilina stessa venga limitata alla sola parte centrale del fabbricato medesimo;

L. 4,720, costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia Bologna-Otranto, contro il mare, fra i chilom. 375.778 e 375.814 tra le stazioni di Ortona e di S. Vito Lanciano;

L. 1,750, lavori necessari ad abbassare il fosso che attraversa la ferrovia Teramo-Giulianova al chilom. 23.430.

Rete Mediterranea. — L. 95,000, impianto della fermata di Reggio Città al chilom. 1.705 della ferrovia da Reggio a Castrocucco. Al preventivo della spesa sono annessi i tipi di progetto e gli elaborati di appalto;

L. 48,300, non comprese L. 127,967.16 per la provvista del necessario materiale metallico di armamento, rifacimento di chilometri 6 di binario sulla linea Asciano-Montepescali, fra Sant'Angelo e Paganico, e precisamente fra le progressive chilometriche 229.560 e 235.834.85, escluso il piazzale della stazione di Monteantico.

Elaborati di gara* fra Ditte Nazionali per locomotive e vetture.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 1,016,000 completamento del credito di L. 1,516,000 occorrente per i lavori di raddoppio binario fra Palo e Civitavecchia;

L. 2,649.90 per rialzo muretti costituenti le fosse murate ed i paraghiaia nelle tratte fra le progressive 149.200 e 154.875 della linea Ventimiglia. — Confine francese;

L. 1,562 per ricarico massicciata lungo la tratta suindicata della linea Ventimiglia. — Confine francese.

3. — Gare aperte.

Austria. — *Ferrovia d'interesse locale da Zanchtel a Fuluek* (*Vienna*) — 12 novembre. — Appalto per l'impianto della infrastruttura, soprastruttura ed edifizi della linea. Importo fior. 113,000.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Battaglia Cecilio di Milano, i lavori murari per la costruzione di un sottovia per la Società *Union des Gaz* alla ferrovia Milano-Chiasso, ed al binario di accesso all'officina, col ribasso del 18 0[0 sui prezzi di tariffa;

Invitti Fratelli e C. di Milano, le opere metalliche per i lavori suindicati, col ribasso del 22 0[0 sui prezzi di tariffa;

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Comitato, 31 u. s. ottobre*). — Miani Silvestri e Comp. di Milano, per fornitura di 6 carrozze miste di prima e seconda classe a 2 assi e 4 compartimenti per viaggiatori;

Magni e C. di Vicenza, per fornitura di chg. 60,000 di grasso composto per veicoli per la stagione invernale;

G. Ansaldi e C. di Sampierdarena, per fornitura di 18 locomotive a 6 ruote accoppiate e di 18 *tenders* relativi;

Ballario Giacomo di Asti, per fornitura in opera dei serramenti pei fabbricati delle stazioni e case di guardia, compresi sulla tratta Ovada-Asti;

Baralis Antonio di Torino, per fornitura di 130 assortimenti completi di panche e sbarre per trasporti militari;

Perenino Giacomo di Trofarello, per costruzione di un rifornitore in stazione di Nizza Monferrato.

Per gli appalti di forniture ferroviarie all'Estero. — In seguito a speciali premure fatte dal Museo Commerciale di Milano, furono dal Governo italiano invitati i nostri Rappresentanti all'estero, residenti in centri non provveduti di grandi industrie meccaniche, a dare sollecito avviso degli appalti che venissero banditi per forniture di materiale ferroviario e navale, e ciò allo scopo di mettere gli industriali italiani in grado di concorrervi.

I paesi di cui trattasi sono: l'Austria-Ungheria, la Serbia, la Bulgaria, la Rumenia, la Turchia, la Grecia e la Spagna.

Su tal proposito siamo lieti di osservare — del che ricevemmo lodi ed incoraggiamenti dai nostri associati, i quali si interessano a tali notizie di appalti — che da assai tempo il Monitore *pubblica in questo* **Memorandum**, *secondo opportunità di luogo e di oggetto, avvisi di appalti per lavori e forniture di ferrovie, nonchè per altre opere pubbliche* all'Estero.

Studiandoci perciò di sempre meglio corrispondere alle lodi ed agli incoraggiamenti dei nostri associati, procureremo di sempre più sviluppare la nostra rubrica anche per l'Estero.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Comitato Esecutivo dell'Esposizione Nazionale di Palermo (5 novembre, ore 1 pom.). — Appalto diviso in tre lotti:

1° Per la costruzione del palazzo delle Belle Arti. Importo lire 143,750;

2° Per la costruzione delle gallerie per le industrie estrattive, metallurgiche ed agrarie. Importo L. 119,312.50;

3° Per la costruzione delle gallerie pel materiale di locomozione e per l'elettricità. Importo L. 102,925.

Importo complessivo L. 365,987.50.

Si può concorrere all'appalto tanto di uno dei tre lotti, quanto per tutti e tre complessivamente.

Municipio di Venezia (10 novembre, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di escavo del canale fra la sacca di S. Elena ed i pubblici giardini; costruzione delle testate di un ponte metallico, di una riva alla romana, di una rampa d'approdo nella sacca predetta e marginatura di questa a muro di sasso dal lato prospettante i pubblici giardini. Importo L. 87,521.11. Cauzione L. 8800. Lavori compiuti in 140 giorni.

Municipio di Venezia (11 novembre, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di un ponte in ferro tra i giardini pubblici e la sacca di S. Elena, completo in opera e costruzione della chiusura pure di ferro alla testata del ponte suddetto. Importo L. 14,065.79. Cauzione L. 8800. Lavori compiuti in 3 mesi.

Prefettura di Caltanissetta (13 novembre, ore 12 mer.. fatali). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria Mazzarino-Riesi, tronco compreso fra la provinciale Mazzarino-Vigne Vanasco e lo Sperone S. Filippo (metri 3945). Importo ridotto L. 39,993.51 (V. n. 36 e 40).

Città di Pinerolo (13 novembre, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere per la sistemazione della strada comunale consortile obbligatoria che da Pinerolo tende a S. Pietro Val Lemina nel tratto intermedio fra l'abitato di questa città e la sua Necropoli. Importo L. 11,660. Cauzione provvisoria L. 500. Cauz. definitiva L. 800. Fatali 15 dicembre, ore 11 ant.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Genova (13 novembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla pavimentazione delle tettoie metalliche e strade adiacenti situate sul ponte da sbarco Cristoforo Colombo (già San Lazzaro) nel porto di Genova. Importo L. 184,000. Cauzione provv. L. 6000. Cauz. def. il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Catanzaro (11 novembre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 7° tronco della strada provinciale di 1° serie, n. 7, Soveria Mannelli-Santa Severina, compreso fra la sponda sinistra del torrente Fiumara Grande e la Sella Campanaro (metri 8,231). Importo ridotto L. 300,305.36 (V. n. 36 e 40).

Deputazione Provinciale di Milano (17 novembre, ore 1 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per la costruzione del ponte in muratura in cinque luci di metri 28 cadauna di corda e metri 4,70 di saetta, sul fiume Adda presso Bisnate ed in territorio di Spino d'Adda. Importo L. 358,000. Cauzione provv. L. 20,000. Cauz. def. L. 50,000. Lavori compiuti in 300 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Girgenti (19 novembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al consolidamento delle nuove gettate del porto di Porto Empedocle ed alla formazione delle testate dei moli di Ponente e Levante. Importo L. 476,000. Cauzione provv. L. 20,000. Cauz. def. il decimo.

Tunisia — *Ministero* (*Tunisi*). — (11 novembre, ore 10 ant.). — Costruzione d'una scuola secondaria per fanciulle. Importo fr. 210,000. Cauz. fr. 7,200.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia. — (8 novembre, ore 12 meridiane, unica e definitiva). — Fornitura di una **caldaia** cilindrica ad un forno coi relativi accessori per il pontone « Valente ». Importo L. 10,000. Cauz. L. 1,000.

— Fornitura di una **caldaia** cilindrica orizzontale con un solo forno a fiamma diretta e con serbatoio di vapore sovrapposto e relativi accessori per la draga « Franel ». Importo L. 13,100. Cauz. L. 1300.

Città di Spezia — (10 novembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Fornitura di tonn. 1500 di **carbone** Newpelton; tonn. 25 di **terra** refrattaria. Cauzioni L. 4200. Fatali 25 novembre.

R. Fabbrica d'Armi. — Terni — (12 novembre, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di kg. 200 di **latta** in foglio doppio a L. 0.75; kg. 300 in foglio semplice a L. 0.75 — kg. 500 di **ottone** in filo mezzano a L. 1.85; kg. 100 in lamiera sottile a L. 2; kg. 400 in verghe a L. 1.80 — kg. 200 di **rame** in filo grosso a L. 2.40;

kg. 700 in pani a L. 1.70; kg. 400 in verghe a L. 2.10. Cauz. L. 473. Consegna a giorni 40.

— (13 novembre, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **ferro**: kg. 1200 buono in lamiera grossa a L. 0.50; kg. 2800 buono in lamiere mezz na a L. 0.52; kg. 200 ordinario in lamiera mezzana a L. 0.45; kg. 200 profilato ad **L** a L. 0.40; kg. 200 profilato a **T** a L. 0.40. Cauzione L. 231. Consegna a giorni 30.

R. Arsenale. — Napoli — (19 novembre, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura in due lotti: 1° — kg. 3650 di **ferro** in verghe e kg. 2500 di scelto in verghe. Importo L. 2460. Cauzione L. 246. Consegna a giorni 40. — 2° — kg. 400 di **latta** in fogli semplici a L. 0.80 — kg. 200 di **rame** in lamiera grossa a L. 2.50 — kg. 450 di **stagno** in verghe a L. 3. Importo L. 2170. Consegna a giorni 40. Cauzione L. 217.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione di una travata metallica al km. 74 sulla linea Taranto-Reggio per le Strade Ferrate del Mediterraneo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Ottobre 25	8bre 31
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 707.50	708
» » Mediterranee	» 573.50	573
» » Sicule	» 610	610
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo Marsala-Trapani	» 370	365
» » Gottardo	» 820	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 538	538
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 294	294
» » Novara-Seregno	» —	—
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 310.50	310.50
» » » 2ª emiss.	» 308.50	308.50
» » Centrale Toscana	» 510	510
» » Meridionali	» 309	308
» » Sarde, serie *A*.	» 306	306
» » » serie *B*.	» 309.25	309.50
» » » 1879	» 300.50	300
» » Pontebba	» 456	456
» » Nord-Milano	» 263.50	266
» » Meridionali Austriache	» 338	337
» » Gottardo 4 %	» 102.25	102

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

15 novembre. — **Società Anonima per la Ferrovia Mantova-Modena.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede sociale in Torino, via S. Teresa, n. 2.

29 novembre. — **Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia.** — Assemblea generale per le ore 3 pom. nella sede sociale in Roma (V. *Avvisi Società Ferroviarie*).

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

17 novembre. — **Società Ligure Metallurgica.** — Assemblea generale per le ore 2 pom. nella sede sociale in Genova, via Carlo Alberto, n. 3.

25 novembre. — **Società delle Miniere di Rio Ollastu.** — Assemblea generale ordinaria alla sede sociale, ore 3 pom.; Parigi, rue de Provence, n. 58.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Marmifera privata di Carrara. — Distinta delle obbligazioni estratte e rimborsabili alla pari dal 1° gennaio p. v.

Certificati da una Obbligazione
(Numeri).

7591	2200	1887	2331	2427	5086
5642	4740	2687	98	4009	6380
6199	1937	7810	7418	103	2114
5017	4303	1735	5115	3144	462
4664	2476	5010	2107	4649	4103
7959	2719	1481	4275	2050	6946
5078	7691	5621	4171	364	2229
2701	5750				

Certificati da quattro Obbligazioni
(Numeri).

1808	1044	1975	1317	1314	980
1566	1550	1727	1252	1995	

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Concessione di miniera in Italia.

Con R. decreto del 27 settembre u. s. è stato disposto che la concessione della miniera di grafite. denominata *Timosella*, posta nel territorio dei comuni di Pramollo e San Germano Chisone, provincia di Torino, e accordata con R. decreto dei 18 maggio 1890 al signor Luigi Seery, deve intendersi invece accordata agli eredi di lui.

Carboni.

BELGIO. — Si fa sempre più sentire la concorrenza tedesca che già minaccia di far diminuire i prezzi sullo stesso mercato belga. Ciò riesce a profitto degli alti forni del Belgio, ma a danno dei proprietari delle miniere di carbone.

GERMANIA. — Mercato fermo. Attivissima l'esportazione, specialmente di *Coke* e di *fines à coke*; il cui sindacato che pareva doversi sciogliere, si mantiene ed anzi si è accresciuto di nuovi produttori, sino a comprendere ora il 97 0[0 della produzione. Il sindacato, poi, nella sua adunanza generale del 28 ottobre u. s., ha bensì deliberato di aumentare il prezzo *minimum* della vendita a M. 13, ossia fr. 16.25; ma secondo la consueta anomalia economica, credesi che tale aumento rifletterà soltanto la vendita all'interno e punto la esportazione.

INGHILTERRA. — Tendenza debole; rallentamento nei noli, dovuto forse ai ritardi verificatisi nella navigazione per causa delle recenti tempeste.

Carbone per locomotive, 1ª qualità. 11 sc. 9. d. franco a bordo; 2ª qualità, da 10 sc. a 10 sc. 6 d.; il minuto 6 sc. 6 d. franco a bordo. Molto dimandato il carbone per il gaz. *Coke* per alti forni 17 sc. la tonnellata, consegna a Middlesbrough; 18 sc. 3 d. franco a bordo.

Ferri e Ghise.

BELGIO. — Mercato alle condizioni segnate nel numero precedente; non manca attualmente il lavoro, ma per nuove ordinazioni si dovettero dai produttori fare concessioni sui prezzi officiali, specialmente per le *tôles*.

FRANCIA. — Prezzo dei ferri: quotato da 155 a 160 fr.; reale nei contratti da 145 a 150 fr.

GERMANIA. — Mercato debole; diminuiscono le ordinazioni; sono oscillanti i prezzi. Parecchi sindacati si sciolsero, altri minacciano seguirne l'esempio.

Le *tôles* quotale a 145 M., offerte a 130 a Berlino. Ferri in barre quotate a 140 M., offerti per grosse quantità a M. 116 1[2.

INGHILTERRA. — *Middlesbrough.* — Mercato siderurgico, debole; specialmente le *tôles*. Barre ordinarie Ls. 6; *Best-bars* Ls. 6-10; *Best-best-bars* Ls.7-7; *Tôles* fini Ls. 7-12-6. Meglio tenute le rotaie d'acciaio; rotaie pesanti da Ls. 5-2-6 a 5-5. Il tutto collo sconto del 2 1[2 per 0[0.

Mercato della ghisa meglio tenuto. *Cleveland*, n. 3, 48 sc. *Warrants*, 51 sc.

— *Glascow.* Mercato inerte. *Warrants*, 51 sc.

Rame.

FRANCIA. — *Parigi.* — Mercato poco animato, tendenza al ribasso; *Chili*, in barre, 1ª qualità, fr. 158.75 contro 160 della settimana precedente; marche ordinarie, fr. 153.75 contro 155. Lingotti e piastre fr. 160 contro 162.50. *Best-Selected*, fr. 167.50 contro 170. Minerale di Corocoro fr. 157.50 contro 160.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Prezzi della settimana precedente.

INGHILTERRA. — *Londra.* — *Tough* inglese Ls. 53; *Best-Selected* Ls. 66-10; fogli forti de Ls. 70 a 71; fogli dell'India da Ls. 67 a 68.

Stagno.

FRANCIA. — *Parigi.* — Prosegue il ribasso. *Banca*, fr. 265 contro 267.50 della settimana precedente; *Billiton*, fr. 262.50 contro 265; *Détroits*, fr. 260 contro 263.50; stagno inglese fr. 258.75 contro 260.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato fermo ai prezzi della settimana precedente.

INGHILTERRA. — *Londra.* — *Détroits*, da Ls. 98-15 a 99-5 a contanti; da Ls. 96-15 a 97, a tre mesi. Lingotti inglesi ordinari Ls. 100-10; barre Ls. 101-10; lingotti affinati Ls. 102-10.

OLANDA. — *Amsterdam.* — *Banca*, pronta consegna, fior. 58 3[4; consegna nel mese da fior. 58 5[8 a 58 3[4. *Billiton*, disponibile, fior. 58 1[2; a tre mesi, 58 1[4.

— *Rotterdam.* — *Banca*, pronta consegna, fior. 58 3[4; a termine, fior. 58. *Billiton*, disponibile, fior. 58 1[2; a tre mesi, fior. 58 1[4.

Piombo.

FRANCIA. — *Parigi.* — Ribasso di fr. 0.25 sui prezzi della settimana precedente.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Mercato al rialzo. Piombo inglese in *saumons* M. 16.60; piombo tedesco in rotoli M. 16.80; piombo tedesco in *saumons* M. 15.50; piombo di Spagna M. 16, ogni 50 chilogrammi.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Metallo straniero da Ls. 14-7-6 a 14-10; metallo inglese da Ls. 14-10 a 14-12-6.

Zinco.

FRANCIA. — *Parigi.* — Rialzo di fr. 0.50 sui prezzi della settimana precedente. Zinco di Slesia, consegna all'Hâvre, fr. 66,50; altre buone marche, consegna all'Hâvre, fr. 66; id., consegna a Parigi, fr. 66.50.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Molta ricerca; prezzi sostenuti. Di Slesia, per consegna, da M. 26 a 27; laminato di Slesia e zinco della *Vieille-Montagne*, questo dogana compresa, M. 29.30 ogni 50 chilogrammi.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Tendenza al rialzo. Marche ordinarie da Ls. 24-17-6 a 25; marche speciali da Ls. 25 a 25-5.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima
Sede in Roma - Capitale versato L. 20,000,000

Convocazione dell'Assemblea Generale.

In seguito a deliberazione presa dal Consiglio di Amministrazione, l'Assemnlea generale è convocata per il giorno di sabato 29 novembre 1890 alle ore 3 pom., presso la Sede Sociale in Roma, via Sistina, N. 48 per deliberare sulle materie di cui nel seguente

Ordine del giorno:

1. Relazione del Consiglio d'Amministrazione e dei Sindaci, approvazione del bilancio al 30 giugno 1890 e della ripartizione degli utili.
2. Emissione di Obbligazioni.
3. Nomina di Consiglieri di Amministrazione.
4. Nomina dei Sindaci effettivi e supplenti.

Gli azionisti possessori di azioni al portatore, per intervenire all'Assemblea generale, debbono depositarle 8 giorni prima della riunione e cioè a tutto il 21 novembre in una delle Casse seguenti:

in *Roma*, presso la Sede Sociale, via Sistina, 48;
Palermo, presso la Direzione Generale della Società, via Maletta, 3;
Messina, presso la Cassa di Risparmio Principe Amedeo;
Catania, presso la Banca Depositi e Sconti;
Napoli, presso la Società di Credito Meridionale;
Firenze, presso i sigg. Em. Fenzi e C°;
Livorno, presso i sigg. Figlio di G. Maurogordato e C.;
Torino, presso i sigg. Fratelli Marsaglia e C.;
Milano, presso la Banca Generale;
Genova, presso la Banca Generale;
Trieste, presso la Filiale dello Stabilimento Austriaco di Credito;
Francoforte s/M., presso i sigg. D'Erlanger e Figli;
Basilea, presso la Basler Handelsbank;
Londra, presso i sigg. P. P. Rodocanacchi e C.;
Parigi, presso le Crédit Lyonnais.

Roma, 27 ottobre 1890.

Il Direttore Generale
A. BILLIA.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1890-91. — *Dall'11 al 20 Ottobre 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	**4086**	**4065**	+ 21	**650**	**665**	— 15
Media	**4086**	**4065**	+ 21	**649**	**649**	—
Viaggiatori.	1.402.535 07	1 471.122 03	— 68.586 96	90.794 43	82.169 10	+ 8.625 33
Bagagli e Cani	68.802 11	75.537 60	— 6.735 49	4.042 89	3.683 80	+ 359 09
Merci a G.V. e P. V accelerata	384.284 56	423.096 60	— 38 812 04	17.779 22	17.216 23	+ 562 99
Merci a P. V.	1.612.218 11	1.603.488 69	— 8.729 42	95.921 62	84.927 33	+ 10.994 29
TOTALE .	3.467.839 85	3.573.244 92	+ 105.405 07	208.538 16	187.996 46	+ 20.541 70
Prodotti dal 1° Luglio al 20 Ottobre 1890.						
Viaggiatori	15.571.982 50	16.466.212 23	— 894.229 73	824.831 69	1.008.547 01	— 183.715 35
Bagagli e Cani	687.739 69	721.993 93	— 34.254 24	29.999 13	38.991 18	— 8.992 05
Merci a G. e P. V. accelerata .	3.651.967 63	3.661.962 30	— 9.994 67	174.157 35	136.103 76	+ 38 053 59
Merci a P. V.	16.471.052 12	17.377.874 63	— 906.822 51	1.168.782 16	950.637 14	+ 218.145 02
TOTALE .	36.332.741 94	38 228.043 09	—1.845.301 15	2.197.770 33	2.134.279 12	+ 63.491 21
Prodotto per chilometro						
della decade	848 71	879 03	— 30 32	320 83	282 70	+ 38 13
riassuntivo	8.904 24	9.404 19	— 499 95	3.386 39	3.288 75	+ 97 82

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 29ª Decade — dall'11 al 20 Ottobre 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	1.163.243 85	51.075 25	809.631 80	1.595.088 92	12.310 55	3.631.350 27	4.055 00	895 52
1889	1.176.614 85	63.047 71	713.545 26	1.597.784 26	11.317 42	3.562.309 50	3.997 00	891 25
Differenze nel 1890	— 13.371 00	— 11.972 46	+ 96.086 54	— 2.695 44	+ 993 13	+ 69.040 77	+ 58 00	+ 4 27
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	29.461.331 54	1.359.996 82	10.874.624 12	36.816.521 77	303.967 99	78.816.442 24	4.055 00	19.436 85
1889	29.960.547 66	1.437.231 86	10.116.178 94	36.806.262 80	321.441 49	78.641.662 75	3.997 00	19.675 17
Differenze nel 1890	— 499.216 12	— 77.235 04	+ 758.445 18	+ 10.258 97	— 17.473 50	+ 174.779 49	+ 58 00	— 238 32
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	75.782 15	1.645 02	38.809 69	108.436 91	1.478 93	226.152 70	1.143 68	197 75
1889	86.612 92	1.663 96	32.119 58	113.518 72	1.437 45	235.352 63	1.154 91	203 78
Differenze nel 1890	— 10.830 77	— 18 94	+ 6.690 11	— 5.081 81	+ 11 48	— 9.199 93	— 11 28	— 6 03
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	2.194.699 82	48.956 56	608.133 52	2.928.673 65	30.438 46	5.810.902 01	1.132 16	5.132 58
1889	2.274.737 88	47.960 39	529.882 38	2.548.159 91	30.817 83	5.431.558 39	1.134 03	4.789 61
Differenze nel 1890	— 80.038 06	+ 996 17	+ 78.251 14	+ 380.513 74	— 379 37	+ 379.343 62	— 1 87	+ 342 97

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'*11 *al* 20 *Ottobre* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	5,888.45	19,430.00	2,249.10	2,191.85	3,897.55	4,423.45	9,660.50	7,351.15	2,800.65	6,884.60	3,751.45	1,238.55
Bagagli e Cani	79.80	296.10	66.75	30.80	110.65	15.25	63.00	93.70	47.85	33.20	33.50	12.75
Merci a G. V. ed Accelerata	1,853.50	5,265.75	170.25	189.45	1,043.80	79.65	135.85	506.45	706.40	724.55	296.55	38.95
Merci a P. V.	4,986.15	7,244.85	983.05	1,450.20	1,074.95	—	2,799.40	1,160.30	414.25	4,117.90	1,478.90	535.40
Totali	12,807.90	32,238.70	3,469.15	3,862.30	6,126.95	4,518.35	12.658.75	9,111.60	3,969.15	11,760.25	5,560.40	1,825.65

ANNUNZI

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE

OFFICINE DI SAVIGLIANO

(*Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (BARRIERA LANZO)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE
PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA - TETTOIE E COSTRUZIONI MECCANICHE - FERROVIE E FUNICOLARI SISTEMA **ABT**
GRU ED ARGANI BREVETTO SPECIALE **MEGY, ECHEVERRIA E BAZAN.**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico ra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte n Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia** e **C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma. — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti. Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

CHEMINS DE FER DU NORD ET DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Relations entre Londres, Paris et l'Italie.

Des points ci-contre aux Gares ci-dessus:		BILLETS SIMPLES — Londres (1) 1re classe	Londres (1) 2me classe	Paris (2) 1re classe	Paris (2) 2me classe	BILLETS D'ALLER ET RETOUR — Londres (4) validité	Londres (4) 1re classe	Londres (4) 2me classe	Paris validité	Paris 1re classe	Paris 2me classe
Turin	Mont-Cenis	172 10	128 65	98 60	73 40	45 jours	288 50	210 —	30 jours	160—(5)	115 —
Milan.	Mont-Cenis	183 40	134 90	116 65	86 —	45 jours	283 50	210 —	30 jours	172—	125 —
Gênes	Mont-Cenis	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livourne . . .	via Gênes	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Florence . . .	via Gênes	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Rome	via Gênes	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Naples	via Gênes	286 95	209 05	213 45	153 30	—	—	—	—	—	—
Florence . . .	via Bologne	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Rome	via Bologne	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Naples	via Bologne	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mois (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Naples .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mois (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologne	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mois	538 95	395 80	—	—	—
Messine (via Naples) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OBSERVATIONS.

BILLETS SIMPLES.

(1) Ces billets sont valables pendant 17 jours, sauf ceux de ou pour Brindisi dont la validité est de 30 jours, et permettent aux voyageurs de s'arrêter à toutes les gares P-L-M situées sur l'itinéraire et à six stations italiennes de leur choix. En sus des prix homologués, il est perçu pour droits divers de port une taxe de 1 fr. 75 au profit des Chambres de commerce de Calais ou de Boulogne.

(2) Ces billets sont valables pendant 10 jours.

(3) Billets valables pendant 30 jours.

BILLETS D'ALLER ET RETOUR.

(4) Ces prix comprennent la traversée de Paris par le Chemin de fer de ceinture, mais non la taxe de 3 fr. 50 établie au profit des Chambres de commerce de Calais ou Boulogne, par la loi du 4 décembre 1888 et qui est perçue en sus.

(*) Les voyageurs partis de Brindisi ont la faculté de se rendre de Foggia à Naples en faisant porter par le Chef de gare de Foggia l'autorisation nécessaire sur le billet; ils iront ensuite à leurs frais rejoindre l'itinéraire à Falconara par Rome. — De même dans le sens inverse, il peuvent effectuer à leurs frais le trajet de Falconara-Rome-Naples ou, sur présentation au Chef de gare, leur billet sera rendu valable pour rejoindre l'itinéraire à Foggia.

(**) Les voyageurs se dirigeant sur Londres peuvent se rendre de Rome à Florence par Grosseto et Sienne ou par Pise et Empoli et revenir ensuite à Pise par cette dernière voie. — Inversement, les voyageurs allant à Brindisi peuvent se rendre de Pise à Florence par Empoli, revenir à Piso par la même voie ou se diriger à Empoli sur Rome par Sienne et Grosseto.

(5) La durée de validité des billets d'aller et retour Paris-Turin est portée à 45 jours, lorsque les voyageurs justifient avoir pris à Turin un billet de voyage circulaire intérieur italien.

Service entre Londres, Paris et l'Italie par le Mont-Cenis.

ALLER

STATIONS		1re cl.	1re, 2me classe		1re, 2me classe	
			(*)			
Londres Charing-Gross.	Dép.	8 20 m.	11 — matin		8 15 soir	
Londres Victoria	—	8 30 m.	11 — matin		8 15 soir	
Douvres	—	10 20 m.	1 — soir		10 25 soir	
(heure anglaise). . . .	Arr.	Midi	2 20 soir		Min. 10	
Calais-maritime . . . . (heure française) . . .	Dep.	Midi 40	2 52 soir		1 04 matin	
Boulogne-Gare	Arr.	1 35 s.	—		1 58 matin	
	Dép.	1 27 s.	—		1 50 matin	
Amiens	Arr.	3 28 s.	5 17 soir		3 46 matin	
	Dép.	3 33 s.	5 22 soir		3 51 matin	
Pierrefitte-Stain	Dép.	—	—		—	
Paris-Nord	Arr	—	7 15 soir		5 50 matin	
	Dép.	—	7 21 soir		6 19 matin	
Paris-Lyon (*Buffet*) . .	Arr.	6 31 s.	8 17 soir		7 10 matin	
		le 2e cl.	le 2e cl. (A)	1, 2e cl.	1e, cl.	1e 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) . .	Dép.	7 — s.	9 — s.	9 15 s.	8 50m.	11 15m.
Dijon.	Arr.	Minuit 05	1 44m.	2 19m.	2 22 s.	5 38 s.
Genève	—	6 28 m.	—	8 55m.	8 52 s,	—
Evian	—	7 43 m.	—	10 59m.	—	—
Aix-les-Bains	—	5 02 m.	6 23m.	8 —m.	8 20 s.	11 45 s.
Chambéry	—	5 32 m.	6 48m.	8 30m.	8 55 s.	Min. 07
Modane	—	8 59 m.	9 42m.	1 45 s.		3 07m.
Turin	—	1 58 s.	1 58 s.	6 20 s.	—	7 50m.
Turin	Dép.	—	2 25 s.	7 42 s.	—	8 30m.
Milan	Arr.	—	5 30 s.	10 58 s.	—	11 40m.
						le 2e cl
Turin.	Dép.	—	2 40 s.	8 20 s.	—	8 25m.
Gênes	Arr.	—	6 10 s.	11 45 s.	—	11 55m.
San-Remo	—	—	11 05 s.	8 43m.	—	5 56 s.
Pise	—	—	10 50 s.	4 —m.	—	4 13 s.
Florence	—	—	Min. 40	7 20m.	—	6 30 s,
Livourne	—	—	11 30 s.	5 35m.	—	5 27 s.
Rome	—	—	6 50m.	11 —m.	—	11 02 s.
Naples.	—	—	1 35 s.	6 32 s.	—	7 —m.
Brindisi	Arr.	—	—	8 36m.	—	6 10 s.
Turin	Dép.	—	2 40 s.	7 — s.	—	8 25m.
Alexandrie	Arr.	—	4 14 s.	8 50 s.	—	10 03m.
Bologne	—	—		1 52m.	—	5 — s.
Ancône	—	—	—	7 05m.	—	10 55 s.
Brindisi	—	—	—	10 47 s.	—	6 15 s.
Florence	—	—	—	5 55m.	—	1 26m.
Rome	—	—	—	Midi 35	—	7 30m.
Naples	Arr.	—	—	6 32 s.	—	1 35 s.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Folkestone-Boulogne, le départ de Londres a lieu à 10 heures matin. Ce train ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Angleterre ou de Calais.
(A) Le train partant de Paris-Lyon à 9 heures soir ne prend à Paris, en 2e classe que les voyageurs à destination d'Aix-les-Bains, Chambéry et de l'Italie par le Mont-Cenis.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salons va directement de Calais à Milan par le train partant de Calais à 2 h. 52 soir et de Paris-Lyon à 9 h. soir.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de Calais à la gare de Paris-Lyon par les trains partant de Calais à 1 heure 04 du matin et midi 40.

RETOUR

STATIONS		1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.
		le 2e cl.			
Naples	Dép.	8 50 m.	—	—	3 10 s.
Rome	—	3 — s.	—	—	11 10 s.
Florence	—	9 30 s.	—	—	6 35 m.
Brindisi	—	5 58 m.	—	—	9 25 m.
Ancône.	—	8 — s.	—	—	5 40 m.
Bologne	—	1 40 m.	—	—	10 55 m.
Alexandrie	—	6 30 m.	—	11 05 m.	5 05 s.
Turin	Arr.	8 21 m.	—	1 — s.	7 — s.
Brindisi	Dép.	8 30 s.	—	2 20 m	6 40 m.
Naples	—	8 50 m.	—	3 10 s.	10 25 s.
Rome	—	3 40 s.	—	9 46 s.	8 — m.
Livourne.	—	9 50 s.	—	4 — m.	1 50 s.
Florence	—	8 45 s.	—	—	11 35 m.
Pise.	—	10 55 s.	—	4 40 m.	2 33 s.
San-Remo	—	8 01 s.	—	3 52 m.	Midi 06
Gênes	—	3 30 m.	—	9 — m.	7 10 s.
Turin	Arr.	7 25 m.	—	1 — s.	10 45 s.
		(B)			
Milan	Dép.	3 25 m.	—	10 30 m.	7 45 s.
Turin	Arr.	8 15 m.	—	1 40 s.	10 55 s.
				(A)	
Turin	Dép.	8 35 m.	—	2 15 s.	11 15 s.
Modane	—	Midi 23	—	5 33 s.	2 15 m.
Chambéry	—	3 41 s.	—	8 24 s.	5 02 m.
Aix-les-Bains	—	4 11 s.	—	8 59 s.	5 27 m.
Evian	—	Midi 46	6 02 s.	—	—
Genève.	—	3 12 s.	7 32 s.	—	4 15 m.
Dijon	—	11 17 s.	1 39 m.	2 06 m.	11 32 m.
Paris-Lyon (*Buffet*) . .	Arr.	4 55 m.	6 50 m.	7 05 m.	5 41 s.
		1e, 2e cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) .	Dép.	7 17 matin			6 11 s.
Paris-Nord	Arr.	7 56 matin			7 01 s.
	Dép.	8 22 matin			8 25 s.
Amiens	Arr.	10 17 matin			10 26 s.
	Dép.	10 37 matin			10 31 s.
Boulogne-Gare	Arr.	Midi 34			Min. 29
	Dép.	Midi 26			Min. 21
(heure française) .	Arr.	1 24 soir			1 21 m.
Calais-Maritime (h. ang.)	Dép.	1 25 soir			1 30 m.
Douvres	—	3 20 soir	3 20 soir		4 — m.
Londres Victoria . .	Arr.	5 15 soir	—		5 55 m.
Londres Charing-Gross	Arr.	(*) —	5 05 soir		5 55 m.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Boulogne-Folkestone, l'arrivée à Londres a lieu à 5 h. 40 s.
(A) Le train partant de Modane à 5 heures 33 soir et arrivant à Paris-Lyon à 7 heures 05 matin ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Italie par le Mont-Cenis, de Chambéry, d'Aix-les-Bains, et en destination de Paris et au-de-là sur le Nord et l'Angleterre.
(B) Le départ de Milan à 3 heures 25 matin n'a lieu que les Dimanches et Fêtes.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salon va directement de Milan à Calais par le train partant de Milan à 10 h. 30 m. et de Paris-Nord à 8 h. 22 m.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de la gare de Paris-Lyon à Calais, par le train partant de Paris-Lyon à 6 h. 11 du soir.

PÉNINSULAR-EXPRESS. — Train de luxe de la Malle des Indes composé de wagons-salons, restaurants et voitures-lits.

Départ de Londres le vendredi, de Paris-Nord dans la nuit du vendredi au samedi.

Station		Heure	Jour	Station		Heure	Jour
Londres . .	Dép.	8 15 s.	vendredi	Chambéry .	Arr.	11 22 m.	samedi
Paris-Nord .	Arr.	11 12 s.	—	Turin. . . .	—	6 42 s.	samedi
Paris-Nord .	Dép.	Minuit 15	—	Alexandrie .	—	8 21 s.	samedi
Mâcon. . . .	—	8 05 m.	samedi	Bologne . .	—	1 26 m.	dimanche
Culoz. . . .	—	10 21 m.	samedi	Ancône . . .	—	5 08 m.	dimanche
Aix-les-Bain	—	10 59 m.	samedi	Brindisi. . .	—	4 — s.	dimanche

Ce train relève à Paris-Nord les provenances du Nord de la France, de la Belgique, de la Hollande, et de l'Allemagne. — Il prend et laisse des voyageurs à toutes les stations indiquées à l'horaire ci-contre dans la limite des places disponibles. — Le départ du paquebot de Brindisi à lieu vers 10 heures du soir. — Au retour les voyageurs sont admis dans le train postale de la Malle des Indes, qui part de Brindisi aussitôt après l'arrivée du paquebot. — Ce train contient une voiture mixte avec lits et restaurant, allant à Paris-Nord. — Le nombre des places étant limité, MM. les voyageurs doivent prendre leurs billets d'avance aux agences de la Compagnie des Wagons-Lits et à la gare de Paris-Nord.

Torino, 1890 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 8 Novembre 1890. NUM. 45.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale **L. 1,00 la linea**
Annunzi . . . . **Cent. 80** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

LA SPESA PER LE OPERE PUBBLICHE
NEI SETTE PRINCIPALI STATI D'EUROPA
comparativamente negli anni 1882 e 1887-88

Alla serie di articoli pubblicati nel *Monitore* (1) per istudi statistici riassuntivi di lunghi periodi — decennî, ventennî ed oltre — di costruzioni di lavori pubblici e specialmente di Strade Ferrate in Italia, facciamo ora seguire uno speciale prospetto comparativo della *Spesa per le opere pubbliche in Austria-Ungheria, Francia, Germania, Gran Bretagna, Italia, Russia e Spagna negli anni 1882 e 1887-88.*

* * *

È notevole davvero l'impulso dato in quasi tutti gli Stati alle spese pubbliche; e, naturalmente, all'impulso del lavoro corrisponde un aumento di spesa.

Nel **1882** i sette principali Stati d'Europa spesero in lavori di strade, di bonifiche, portuali ed idraulici, la somma di L. 1,348,118,844; nel 1887 la cifra delle spese era salita a L. 1,444,154,987, malgrado la forte diminuzione di oltre 88 milioni verificatasi in Francia.

Eccone le cifre dimostrative per i singoli Stati:

	1882 Lire	1887-88 Lire	Differenza Lire
Austria-Ungheria	118,407,310	146,786,436	+ 28,379,126
Francia . . .	348,144,848	259,757,707	— 88,387,441
Germania . . .	328,324,045	384,718,585	+ 56,394,540
Gran Bretagna .	195,031,675	262,574,977	+ 67,543,302
Italia	120,629,334	136,257,590	+ 15,628,256
Russia	160,487,999	171,886,619	+ 11,398,620
Spagna . . .	77,093,633	82,173,073	+ 5,079,440
Totali . .	1,348,118,844	1,444,154,987	+ 96,035,843

L'aumento medio percentuale, che è del 7.12 per 100, sarebbe stato del 18.45, senza la grossa diminuzione che presentano in Francia le spese per i lavori pubblici.

In rapporto alla popolazione, la spesa per opere pubbliche ha corrisposto nel 1887-88, in:

Austria-Ungheria a	L. 3.67	per abitante
Francia »	» 6.79	»
Germania »	» 8.13	»
Gran Bretagna »	» 7.01	»
Italia »	» 4.50	»
Russia »	» 1.58	»
Spagna »	» 4.73	»
Media	L. 4.52	

* * *

Ed ecco il reparto per servizi della spesa impiegata nelle opere pubbliche, prima nel complesso e poi nei singoli Stati:

Viabilità ordinaria	L. 213,512,704
Opere idrauliche e bonifiche	» 150,885,052
Porti e fari	» 83,673,854
Strade Ferrate (*vigilanza*)	» 7,894,590
Poste e telegrafi	» 855,559,677
Concorsi e opere diverse	» 56,465,068
Edifici demaniali	» 14,677,706
Spese di amministrazione	» 61,865,897
Totale . . .	L. 1,444,154,987

Se indichiamo con la cifra 100 la spesa totale, avremo questo rapporto:

Poste e telegrafi	59.26
Viabilità	14.79
Opere idrauliche e bonifiche	10.45
Porti e fari	5.79
Amministrazione	4.28
Concorsi e spese diverse .	3.90
Edifici demaniali	1.10
Strade Ferrate (*vigilanza*) .	0.43

Giova notare che per le ferrovie sono indicate le sole spese di vigilanza, escluse quelle di costruzione e di manutenzione, delle quali non è possibile il confronto tra Stato e Stato per il diverso regime che governa la materia ferroviaria, libera intieramente in alcuni, governativa in altri; e, finalmente, parte libera e parte governativa in qualche Stato.

(1) Vedi nel n. 43, a pag. 681: *Le costruzioni ferroviarie italiane dal 1871 al 1889* e l'annessa *nota* di richiamo ai precedenti articoli.

* *

Le poste e i telegrafi, che assorbono quasi il 60 per 100 della spesa totale, rappresentano però un'attività di bilancio.

Infatti, alla spesa predetta di L. 855,559,677 ha corrisposto un'entrata di L. 1,017,494,593 con il beneficio netto di L. 161,934,916.

Il maggior beneficio *assoluto* si è verificato in Inghilterra, L. 70,151,091; il maggiore *relativo* anche in Inghilterra, ove le spese per l'amministrazione delle poste e dei telegrafi hanno superato di poco il 76 per cento della entrata.

Nella sola Spagna l'amministrazione postale è stata passiva.

Le entrate stanno alle spese come il 100 al:

76.80 nella Gran Bretagna;
81.67 in Francia;
85.52 in Austria-Ungheria:
86.14 in Italia;
88 55 nella Germania;
91.49 nella Russia;
102.16 nella Spagna.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Elaborati di gara per locomotive e carrozze della Mediterranea.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, a parziale esecuzione dell'invito rivoltole dal R. Ispettorato Generale delle Ferrovie, ha sottoposto all'approvazione governativa gli elaborati di gara, a cui già accennammo nelle « Informazioni » del n. 44, a pag. 700, per la fornitura del seguente materiale mobile, destinato a sostituire quello che avrà raggiunto a tutto il corrente anno l'età limite di anni 40:

N. 3 locomotive
» 13 carrozze di 1ª classe
» 24 carrozze di 2ª classe
» 50 carrozze di 3ª classe.

La spesa totale preventivata per la fornitura di questo materiale ammonta a L. 1,200,649.

Le 13 carrozze di 1ª classe saranno a due assi con tre compartimenti per viaggiatori e due ritirate; 4 di esse avranno il freno a vite, il freno continuo automatico sistema Westinghouse, il segnale d'allarme e l'illuminazione a gaz; e le altre 9 saranno munite di freno continuo automatico sistema Westinghouse, di segnale d'allarme e d'illuminazione a gaz.

Le 24 carrozze di 2ª classe saranno a due assi e quattro compartimenti per viaggiatori e ritirata. Sei di esse saranno munite di freno a vite, di freno continuo automatico sistema Westinghouse, di segnale d'allarme e di illuminazione a gaz; le altre 18 non avranno il freno, ma saranno munite dei restanti apparecchi previsti per le 6 preindicate.

Le 50 carrozze di 3ª classe saranno a due assi e cinque scompartimenti.

La fornitura sarà divisa in tre lotti, cioè:

1° lotto. — N. 15 carrozze con freno a vite e loggette freno continuo automatico sistema Westinghouse, segnalamento d'allarme e illuminazione a gaz;

2° lotto. — N 20 carrozze senza freno;

3° lotto. — N. 15 carrozze senza freno.

><

Aggiudicazioni provvisorie nella gara per fornitura di 70 carrozze alla Mediterranea.

Nella gara tenutasi il 6 corrente presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, e da noi preannunciata nelle « Informazioni » del n. 43, a pag. 685, per la fornitura di 35 carrozze di prima classe e di 35 carrozze miste di prima e di seconda classe, dei più recenti tipi, l'aggiudicazione provvisoria fu fatta nel seguente modo;

Ditta F. Grondona di Milano, N. 15 carrozze di prima classe, di cui 8 a L. 16,700 caduna e N. 7 a L. 16,100 caduna;

Società Nazionale per le Officine in Savigliano, N. 20 carrozze di prima classe, di cui 10 a L. 16,700 caduna e 10 a L. 16,000 caduna;

Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche di Napoli, N. 12 carrozze miste di prima e di seconda classe a corridoio laterale coperto e terrazzini d'estremità, a L. 17,018 caduna;

Miani Silvestri e C. di Milano, N. 13 carrozze miste di prima e seconda classe a corridoio laterale coperto e terrazzini d'estremità a L. 17,247 caduna;

Fratelli Invitti e C. di Milano, N. 10 carrozze miste di prima e seconda classe a compartimenti separati, a L. 16,000 ciascuno.

L'aggiudicazione definitiva delle dette carrozze avrà luogo non appena che il Governo avrà fatto conoscere le sue decisioni.

><

Fabbisogno materiale rotabile all'Adriatica.
(*Deliberazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*).

Facendo seguito all'informazione data nel n. 44, a pag. 700, aggiungiamo che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto presentato dall'Adriatica per la provvista di materiale mobile per le ferrovie complementari esprimendo, in pari tempo, il parere che gli appalti relativi debbano essere fatti a licitazione privata fra Ditte nazionali.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.
(*Impianto servizio telefonico fra Limone e Vievola*).

Ci informano da Cuneo che è ultimato l'impianto della linea telefonica fra Limone e Vievola stabilita dall'Impresa costruttrice dei lavori del tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, compreso fra le due preindicate località, allo scopo di facilitare i rapporti fra i due uffici di costruzione stabiliti l'uno a Vievola e l'altro a Limone; le cui comunicazioni, difficili fin d'ora, diverranno difficilissime coll'avanzare della stagione invernale.

Circa la domanda, della Impresa costruttrice del tronco ferroviario al Ministero dei Lavori Pubblici, per l'autorizzazione all'impianto telefonico che misura una lunghezza di oltre 10 km., abbiamo dato informazioni nel n. 40 a pag. 637.

><

Ferrovia Colico-Sondrio-Chiavenna.
(*Rappresentante dell'Adriatica nella Commissione per studio e provvedimenti contro inondazioni nella Valtellina*).

Sappiamo che la Direzione Generale della Società per le Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha nominato il cav. Giuseppe Mottura, ingegnere capo della 1ª Sezione di manutenzione, residente a Milano, a rappresentante nella Commissione costituita con R. Decreto del 12 ultimo scorso ottobre per lo studio dei provvedimenti da adottare

in Valtellina, onde difendere contro le inondazioni dei torrenti la strada nazionale dello Stelvio, la ferrovia Colico-Sondrio, le opere comunali, e le proprietà private.

Circa una precedente ***Commissione per lo studio dei bacini dei torrenti in Valtellina***, e circa i suoi studi e risultati abbiamo date informazioni nei numeri 27, 31 e 39 dello scorso anno.

(Studi di un progetto di deviazione).

La stessa Direzione Generale ha deliberato di far studiare un progetto di deviazione della ferrovia Colico-Chiavenna, a valle della strada provinciale, in corrispondenza del torrente S. Casciano.

Di altri importanti studi e progetti di parziali deviazioni abbiamo date informazioni nei numeri 43 e 49 dello scorso anno 1889.

><

Ferrovia Bologna-Otranto.
(Lavori di arginatura due sponde fiume Pescara).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta per arginare il Pescara alle due sponde, a monte ed a valle della ferrovia, e per sistemare l'estremo tronco del fiume, a valle della ferrovia, ad uso di porto-canale, nella linea da Bologna ad Otranto.

La spesa necessaria per l'esecuzione del progetto ammonta a L. 552,000, ripartite come segue:

lavori per l'argine sinistro a monte della ferrovia	L.	50,000
lavori per l'argine sinistro a valle della ferrovia	»	50,000
lavori per l'argine destro a monte della ferrovia	»	230,000
lavori per l'argine destro a valle della ferrovia	»	67,000
lavori per la sistemazione del porto-canale	»	155,000
Totale	L.	552,000

La ferrovia è interessata alla costruzione delle 2 arginature, destra e sinistra, a monte; e la spesa a carico di essa è presunta in L. 280,000, il rimanente va a carico di tre Consorzi.

><

Ferrovia Eboli-Reggio.
(Opere di difesa lungo il tronco Battipaglia-Ogliastro).

Ci informano da Salerno che quella Direzione Tecnica Governativa per le Ferrovie ha ripresentato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il progetto delle opere di difesa alla proprietà Ricciardi, in contrada Barizzo, lungo il tronco da Battipaglia ad Ogliastro, della ferrovia Eboli-Reggio. Il detto progetto, stato modificato a senso delle prescrizioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, prevede una spesa totale di L. 51,500.

><

Stazione di Montorsoli (Linea Faenza-Firenze).
(Ammissione servizio completo merci).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, ha disposto che la stazione di Montorsoli, nel tronco Firenze-Borgo S. Lorenzo della ferrovia Faenza-Firenze, la quale trovasi provvista di tutti gl'impianti necessari al disimpegno d'un completo servizio merci, e che già è ammessa al servizio-merci a grande velocità, lo sia pure per tutti i trasporti a piccola velocità ordinaria ed a piccola velocità accelerata compresi i veicoli ed il bestiame.

Di questi giorni è stata aperta al transito la strada che mette in comunicazione la detta stazione colla strada provinciale.

><

La nuova Direzione Tecnica Governativa delle Ferrovie in Cefalù.

Ci scrivono da Messina ché il giorno 31 ottobre p. p. il Direttore Tecnico Governativo delle Ferrovie in Messina, signor cav. Pelleri, ha fatto la regolare consegna del servizio dei tronchi da Zappulla a Cefalù della ferrovia Messina-Patti-Cerda al Direttore Tecnico Governativo preposto alla nuova Direzione stabilita in Cefalù, signor ing. cav. Gallignani.

Dell'impianto di questa nuova Direzione Tecnica abbiamo già dato notizia nel n. 43, a pag. 688.

><

Treni di lusso settimanali Londra-Parigi-Roma e viceversa.

Col giorno 10 *novembre corrente* avrà principio un servizio settimanale con treni di lusso da Londra e Parigi a Roma, via Torino-Genova, e viceversa.

Il primo treno giungerà a Roma mercoledì, 12 corrente, e nello stesso giorno partirà da Roma il primo treno di lusso per Parigi e Londra, continuando di poi tutte le settimane col seguente orario:

Da Londra.

Partenza	da Londra	lunedì ore	3.10	pom.
Arrivo	a Parigi	martedì ore	11.12	notte.
»	a Torino	» »	6.42	pom.
»	a Genova	» »	10	pom.
»	a Pisa	mercoledì »	1.22	notte.
»	a Roma	» »	7.41	ant.

Da Roma.

Partenza	da Roma	mercoledì ore	9.50	ant.
Arrivo	a Pisa	mercoledì ore	3.56	pom.
»	a Genova	» »	7.29	pom.
»	a Torino	» »	10.50	pom.
»	a Parigi	giovedì »	3.5	pom.
»	a Londra	» »	11.15	pom.

I treni di lusso sono composti di sole vetture *salons* e *sleepins-cars* e di una vettura *restaurant* Negli stessi vengono ammessi soltanto i viaggiatori con biglietto di prima classe a tariffa intiera o di andata e ritorno per Parigi e Londra e paganti inoltre le sopratasse per i posti di lusso, per le percorrenze da Torino e Genova per Roma ed oltre, e viceversa, e da tutte le principali stazioni italiane per la Francia e per Londra.

Questi treni impiegano circa 16 ore da Torino a Parigi e 24 da Torino a Londra.

><

Circa la presenza del destinatario per il ritiro delle merci a grande velocità.

Ci informano da Caserta che quella Camera di Commercio ed Arti ha instato presso il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio allo scopo di ottenere che per il ritiro delle merci a grande velocità non sia obbligatoria la presenza del destinatario; ma venga ritenuta sufficiente la firma di quest'ultimo, apposta sul bollettino di ricevimento, come si pratica per le merci a piccola velocità.

Ci consta a questo proposito che il prefato Ministero ha interessato quello dei Lavori Pubblici a far pratiche presso le Amministrazioni ferroviarie affinchè diano la loro adesione alla facilitazione domandata.

><

Per il tipo del materiale d'armamento della ferrovia Circum-Etnea.

Sappiamo che il Consorzio concessionario della ferrovia Circum-Etnea ha sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il tipo del materiale di armamento da adottarsi per la ferrovia medesima.

Si propone di adottare rotaie in acciaio del tipo Vignole della lunghezza normale di m. 9, le quali saranno collegate fra loro a giunto sospeso. Giusta il capitolato annesso alla convenzione di concessione della linea, il peso delle rotaie, per metro lineare, dovrà essere di chilogrammi 25.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari relativi al servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa essere approvato il progetto d'appalto per la fornitura dei ferri minuti d'armamento per alcuni tronchi delle ferrovie complementari la cui costruzione venne assunta dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo colla convenzione 21 giugno 1888, approvata colla legge 20 luglio successivo. La spesa all'uopo preventivata ammonta complessivamente a L. 743,500;

2. Che, colle avvertenze formulate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, possa essere approvato anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto per i lavori d'ampliamento della stazione di Portogruaro, dipendentemente dall'innesto della linea Portogruaro-Casarsa ed Udine-Palmanova-Portogruaro;

3. Che, accolto il ricorso della Deputazione provinciale di Udine, quale concessionaria della ferrovia Udine-Palmanova-Portogruaro, venga revocato il R. Decreto 30 giugno 1889, col quale accogliendosi il ricorso del Comune e di alcuni capi-famiglia di Palazzolo, s'ingiungeva alla Deputazione provinciale stessa la costruzione di alcune luci nell'argine ferroviario fra il ponte sul fiume Stella e l'acquedotto sulla Roggia della Madonna per lo smaltimento delle acque frequentemente dilaganti dalla Stella;

4. Che, a titolo e forma di transazione, si possa addivenire al proposto componimento delle vertenze insorte col Consorzio concessionario della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara, in ordine alla liquidazione dei lavori da essa eseguiti per l'innesto della linea Parma-Brescia-Iseo con quella Parma-Guastalla-Suzzara;

5. Che possa essere approvata la perizia suppletiva riguardante i lavori di sistemazione del piano d'Arcola, lungo la ferrovia ligure di levante, fra le stazioni di Spezia e di Massa;

6. Che possa approvarsi la transazione della lite vertente colla contessa Natta d'Alfiano, e liti-consorti, in ordine al risarcimento di danni arrecati ad un ponte sulla Dora, in dipendenza dei lavori di costruzione della ferrovia da Chivasso a Casale.

><

Il Consiglio di Stato ha poi dato il suo parere:

a) su d'una domanda della Ditta G. Canavesio, di Torino, per essere esonerata da una multa inflittale per ritardo nella fornitura di N. 400 scaldapiedi per dotazione di ferrovie complementari, commessile col contratto 19 dicembre 1889;

b) su d'una domanda d'esonero parziale di multa in cui sarebbe incorsa la *Société Franco-Belge pour la construction de machines et de materiel de chemins de fer de Bruxelles*, per ritardo nella fornitura di N. 65 carrozze di 3ª classe.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Convenzione Cavacci per costruzione a distanza ridotta dalla stazione di Ascoli-Piceno;

2. Modificazioni al Regolamento per l'esercizio delle Strade Ferrate, costituenti le Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula.

><

Ferrovia centrale e Tramvie del Canavese.

Ci si annuncia che a partire da oggi, sabbato 8, è attivato sulla linea *Settimo-Rivarolo-Castellamonte-Cuorgnè l'orario invernale colle seguenti coincidenze con Torino:*

	Partenze			
	ant.	ant.	pom.	pom.
Porta Susa. Rete Mediterranea	6.44	9.52	2.37	6.18
Tramvia R. Parco-Settimo . .	6.15	9.35	2.21	6.—
Tramvia Leynì-Volpiano . . .	5.52	8.52	2.1	5.43
	Arrivi			
	ant.	ant.	pom.	pom.
Porta Susa. Rete Mediterranea	7 57	10.57	3.35	7.4
Tramvia R. Parco-Settimo . .	8.24	11.14	4.1	7.29
Tramvia Leynì-Volpiano . . .	8.40	11.37	4.19	7.41

><

Tariffe.

Sappiamo che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, per la parte che lo riguarda, ha dato la sua approvazione alla proposta dell'Amministrazione ferroviaria, perchè la tariffa locale N. 601 P. V. pel *trasporto di diversi prodotti dell'industria nazionale* sia, sempre in via d'esperimento, prorogata per un altro anno, a datare dal 15 dicembre p. v.

><

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, a nome anche di quelle dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto d'una *nuova tariffa speciale comune N.* 201 (*grande velocità*) *italo-franco-inglese, via Moncenisio*; la quale dovrebbe sostituire quella, pari numero, attuata il 1° settembre 1881, che figura nel volume delle tariffe italo-francesi (grande velocità), edizione 1° settembre 1881, le quali saranno abrogate colla prossima pubblicazione delle nuove tariffe pel servizio diretto italo-francese.

La proposta nuova tariffa riguarda *i trasporti a grande velocità di messaggerie, merci e derrate da stazioni italiane a Londra e viceversa.*

Le merci considerate nella nomenclatura della tariffa stessa sono: messaggerie, aranci, burro fresco, cacciagione o selvaggina, carne fresca, cedri, conserve alimentari, formaggio fresco, frutti di mare non nominati, funghi, legumi freschi, legumi secchi, limoni, lumache, mandarini, merci in genere, ostriche, pane, pesci, pollame vivo o morto, prodotti da pizzicagnolo, seta greggia e lavorata, uova, e frutta di mare freschi.

><

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, di accordo con quella delle Ferrovie dell'Adriatico, ha presentato

al Ministero dei Lavori Pubblici una proposta di modificazione del *nota bene* posto in testa alla tariffa locale N. 209 P. V., in dipendenza della quale il nuovo testo del *nota-bene* in questione sarebbe il seguente:

« La presente tariffa è applicabile anche alle spe-
» dizioni destinate all'estero con carteggio da fer-
» rovia a ferrovia, e, limitatamente al percorso su
» linee mediterranee ed adriatiche, eziandio a spe-
» dizioni destinate a stazioni della linea Roma-Al-
» bano-Nettuno delle ferrovie secondarie romane ».

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 3 novembre 1890 (N. 258). — **Avviso di concorso** (Ministero dei Lavori Pubblici) per esame a 20 posti di ingegneri-allievi nel R. Corpo del Genio Civile, dei quali 2 di perfezionamento. — Presentazioni delle dimande, al Segretariato Generale del Ministero dei Lavori Pubblici, unendovi i richiesti certificati non più tardi del 18 dicembre p. v. Gli esami, scritti e orali sulle indicate materie, avranno luogo in Roma ed incomincieranno il 19 gennaio 1891. — L'annuo stipendio è di L. 2000.

Gazzetta Ufficiale del 4 novembre 1890 (N. 259). — **Regio Decreto 10 ottobre 1890**, numero **7173** (Serie 3ª) sul ruolo di anzianità degli impiegati dell'Amministrazione Centrale dei due servizi dipendenti dal Ministero delle Poste e dei Telegrafi. — Il ruolo sarà approvato con Decreto Ministeriale.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Chiavenna-Castasegna al confine svizzero. — *Deliberazione del Consiglio provinciale di Milano.* — Di questa ferrovia abbiamo già date ampie notizie tecniche, topografiche ed economiche in precedenti numeri; e, come punto di richiamo ad esse, indichiamo i numeri 39, 37, 32 e 30.

Aggiungiamo ora che nel Consiglio provinciale di Milano, nella seduta del 5 corrente, fu messa in discussione la Relazione e proposta di sussidio di L. 50,000 per la costruzione d'una ferrovia economica da Chiavenna a Davos per Castasegna, Maloia e Samaden, giusta la dimanda di cui abbiamo fatto cenno nel n. 37.

Il Consiglio, dopo assai animata discussione circa la contrastata utilità di questa linea, approvando la proposta della Deputazione provinciale, votò:

« 1° Di instare presso il Governo perchè voglia accordare l'invocata concessione di una ferrovia ridotta fra Chiavenna e Castasegna col sussidio consentito dalla legge;

« 2° Di accordare per la costruzione della detta ferrovia Chiavenna-Castasegna un sussidio di L. 50,000 da pagarsi al concessionario, per L. 25,000 a ferrovia compiuta ed aperta regolarmente all'esercizio fra Chiavenna, Castasegna e Samaden, non oltre il 1° gennaio 1894, e per le altre 25,000 al compimento dell'intera linea Chiavenna-Samaden-Davos;

« 3° Di raccomandare al Governo, perchè coll'attuazione della ferrovia, di cui trattasi, abbiasi ad aprire una dogana internazionale a Chiavenna ».

A conforme *deliberazione del Consiglio provinciale di Sondrio* abbiamo accennato nel n. 39.

Ferrovia Caltanisetta-Piazza-Caltagirone. — *Deliberazione del Consiglio provinciale di Caltanisetta per gli studi definitivi.* — Il 25 scorso ottobre, prima di chiudere la sessione, il Consiglio provinciale di Caltanisetta votò e stanziò in bilancio la somma di L. 120,000 per provvedere agli studi definitivi della ferrovia Caltanisetta-Piazza-Caltagirone e sue diramazioni.

Circa la *ferrovia Piazza Armerina-Assaro* vedi n. 43 a pag. 688.

Tramvie di Napoli. — *Deliberazione del Consiglio Comunale circa la convenzione colla Società dei Tramways Napoletani.* — Di questa lunga questione, lo ricorderanno i nostri lettori, si è già occupato il *Monitore* seguendola nelle sue principali fasi nella trattazione da parte della Giunta Municipale. Ricordiamo all'uopo: nel n. 25, a pagina 399, la *dimanda al Municipio per una nuova rete;* nel n. 26, a pag. 416, le *proposte della Giunta Municipale per una convenzione colla Società dei Tramways Napoletani;* nel n. 35, a pag. 559, la *relazione della Giunta al Consiglio Comunale circa la convenzione medesima;* nel n. 36, a pagina 575, il *rinvio, nella seduta del 30 u. s. agosto, della discussione della convenzione nel Consiglio Comunale per causa di nuove dimande di concessione presentate alla Giunta Municipale.*

La trattazione della questione fu poi ripresa e vivamente dibattuta dal Consiglio Comunale nella seduta del 27 scorso ottobre; nella quale, per appello nominale, con voti 27 contra 26 e 6 astensioni, fu respinta la sospensiva.

La discussione continuò nella seduta del 31 stesso ottobre; nella quale l'assessore, a ciò delegato, espose prima i motivi che inducevano la Giunta a mantenere la proposta della convenzione e dichiarò poscia che la Giunta accettava il seguente ordine del giorno in armonia con le diverse opinioni espresse in Consiglio.

« Il Consiglio, udita la discussione, considerando che la proposta convenzione potrebbe divenire accettabile quando alla base del *canone fisso*, ora proposto, si unisce una *partecipazione agli introiti lordi non minore del 10 0/0*, quando i detti introiti sorpassassero gli attuali, da accertare legalmente, poichè in tal guisa ai vantaggi di un introito certo fin da ora si congiungerebbe quello di non rimanere estraneo l'erario comunale allo sviluppo delle linee ed ai benefici futuri dell'impresa, subordina l'approvazione della proposta convenzione all'accettazione di questa modifica; e qualora non si ottenga la adesione dell'altra parte, delibera fin da ora, farsi un *capitolato per le nuove linee col sistema combinato del canone fisso come minimo, e della partecipazione dopo una data somma, e si esponga alla gara pubblica* ».

Il Sindaco mise poscia ai voti il predetto ordine del giorno, che fu accettato all'unanimità.

— Per ultimo fu raccomandato alla Giunta Municipale di tener conto della avvenuta discussione anche riguardo alle *nuove concessioni alla Società degli Omnibus.* E circa questa noi ricordiamo quanto consecutivamente alle proposte della Giunta circa la convenzione colla Società per le Tramvie, aveva deliberato riguardo alla Società per gli Omnibus.

Tramvie ed omnibus di Roma. — *Fusione delle due Imprese, Romana ed Italiana, in una sola.* — Circa un progetto d'unione di queste due Società abbiamo già dato notizie nel n. 31; questo progetto, dopo diverse vicissitudini, ebbe buon esito.

In seguito all'approvazione delle assemblee generali pegli azionisti delle due Società d'*omnibus* Romana ed Italiana, la fusione di queste due Imprese in una sola Società è ormai un fatto compiuto, e la riorganizzazione delle diverse linee d'*omnibus* sarà fatta con sollecitudine. Una Commissione nominata dal R. Commissario ha concretato il suo operato in una relazione, nella quale dà voto favorevole alla riorganizzazione delle linee, alla revisione del contratto ed alla concessione di diverse nuove linee di *trams*, abolendo diversi oneri, in compenso dei quali opina doversi chiedere alla Società Romana degli *omnibus* e *trams* una cointeressenza nel reddito delle nuove linee di *trams* a concedersi, cointeressenza che viene valutata, in via approssimativa, a circa 50 mila lire all'anno.

— Il 30 scorso ottobre tennesi in Roma l'*Assemblea generale straordinaria degli azionisti della Società Romana* tramways omnibus.

Conformemente alle proposte del Consiglio d'Amministrazione, venne deliberato l'aumento del capitale sociale per L. 1,500,000 mediante emissione di 12,000 azioni. Di queste, 2400 serviranno quale compenso per il riscatto delle linee

e pagamento del materiale della Società Italiana. Delle altre 9800, la parte maggiore sarà accordata ad un gruppo speciale alla pari, il resto è riservato pure alla pari in opzione agli attuali azionisti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Austriache. — *Ferrovia elettrica di Salzburg.* — La ferrovia elettrica di Salzburg, destinata a facilitare ai *touristes* l'ascensione del Ronchberg, è ora terminata. A propriamente parlare, il treno costituisce un *ascenseur*, perchè la pendenza del Ronchberg è di circa il 70 per cento. Fra i due punti estremi della linea la differenza di livello è di 75 metri. A motivo della grande pendenza della via si dovette adottare il sistema funicolare.

Una batteria di 116 accumulatori, della Società Oerlikon, posta alla stazione inferiore, alimenta un motore elettrico installato alla stazione d'arrivo; questo motore basta a far salire un vagone del peso di 600 chilogrammi contenente 12 passeggieri.

Ferrovie Belghe. — *Prodotto delle Ferrovie dello Stato durante i primi sette mesi 1890.* — I prodotti delle ferrovie dello Stato nel Belgio, nel periodo di sette mesi, dal 1 gennaio al 31 luglio 1890, ascesero a 78,404,656 franchi, presentando un aumento di 4,654,986 franchi di fronte a quelli ottenuti nel corrispondente periodo del 1889.

La lunghezza della rete ferroviaria dello Stato era aumentata da 3206 a 3210 chilometri. Il prodotto per giorno-chilometrico fu nei primi sette mesi del 1890 di fr. 115, di fronte a 108 franchi nel 1889.

Il solo mese di luglio ultimo scorso contribuì in larga misura all'aumento del traffico. Il movimento dei viaggiatori fu di n. 5,677,225, in più 390,733; quello delle merci piccole 29,104,439 chilogrammi, in più 1,023,067; e quello infine delle grosse merci fu di 2,140,749 tonnellate, in aumento di 26,212 tonnellate rispetto al luglio 1889. I prodotti parziali del mese di luglio ascesero a franchi 12,310,307, con un di più di 607,668 franchi.

Ferrovie negli Stati Uniti del Nord d'America. — *Nuove costruzioni nell'anno corrente.* — Nei primi nove mesi dell'anno corrente si costrussero 3782 miglia, ossia 470 miglia di più che nell'anno 1889.

La costruzione principale fu negli Stati del sud (Pacific North-West e più propriamente detto Washington e Montana).

La Georgia è alla testa di tutti gli Stati con 323 miglia; nella Carolina del nord si costrussero 226 miglia; nell'Alabama 201; nel Kentucky 168; nell'Arkansas 108; nella Luigiana 127; nella Carolina del sud 109; nel Tennessee 147; nel Texas 195; nella Virginia 136; nel Montana 312; a Washington 207; nel Nebraska 170; nel Colorado 105; nel Michingan 118; nella Pensilvania 155.

Notizie Diverse

Buoni del Tesoro. — *Tasso dell'interesse dal 1° corrente.* — Per effetto del reale decreto in data 1° novembre 1890, a cominciare dal 3 corr. l'interesse dei buoni del Tesoro è fissato al:

3 0|0 pei buoni a scadenza di 6 mesi;
4 » » » » 7 a 9 mesi;
5 » » » » 10 a 12 mesi;

I debiti pubblici dello Stato. — *Somma complessiva al 1° luglio e al 30 settembre 1890.* — Risulta dalla situazione dei debiti pubblici dello Stato, pubblicata dal Ministero del Tesoro, che al 30 settembre 1890 esistevano tanti debiti per un capitale di L. 12,492,556,020.23, sui quali si paga l'interesse annuo di L. 563,731,215.60.

Al 1° luglio 1890 i debiti stessi erano in capitale di lire 12,441,915,279.03, e in rendita L. 561,189,348.58.

Esposizione Nazionale di Palermo nel 1891-92. — Circa questa esposizione, della quale abbiamo pubblicato il *Programma generale* nel n. 30, diamo ora un cenno di due speciali *Circolari del Ministro dell'Agricoltura, Industria e Commercio* in data 25 u. s. ottobre:

Ai Presidenti delle Camere di Commercio del Regno sollecitandoli affinchè esse si adoprino per la più larga partecipazione dei produttori dei rispettivi distretti alla Mostra Nazionale di Palermo, che sarà inaugurata nel novembre del 1891.

« Il fine di questa nuova Mostra, scrive l'on. Ministro, è quello di accertare i progressi conseguiti dalle nostre industrie e dall'agricoltura nei sette anni trascorsi dall'ultima Esposizione Italiana di Torino; nel quale periodo di tempo avvennero, speciamlente nel movimento industriale, fatti di peculiare importanza per l'attività economica nazionale. La Esposizione di Palermo mira inoltre a rendere più attive e proficue le correnti di scambio fra le regioni settentrionali e meridionali d'Italia, facendo conoscere, meglio di quello che presentemente non sieno, alle une i prodotti delle altre ».

Come fu fatto, con buoni risultati, in altre simili occasioni, il Ministero crede utile che le Camere, sempre quando non l'abbiano ancor fatto, costituiscano Giunte speciali con incarico di facilitare alle industrie locali il concorso alla Esposizione, ed esprime la fiducia che le Camere vorranno secondare nel miglior modo un'iniziativa di così grande interesse nazionale, comunicandogli poi, a suo tempa, i provvedimenti adottati.

Ai Presidenti delle Banche popolari, delle Società cooperative industriali, delle Associazioni mutue di assicurazione, delle Società di mutuo soccorso del Regno e degli Istituti di previdenza e cooperativi raccomandando all'attenzione il programma della mostra di previdenza; programma che, come è stato predisposto da una apposita Commissione, offre a tutte le istituzioni di previdenza e cooperative, con opportuni concorsi speciali, il mezzo di presentare all'Esposizione di Palermo, ciascuna secondo l'indole sua, i documenti della propria attività, le prove delle vittorie ottenute nel campo della previdenza e della cooperazione.

I maggiori ponti metallici del mondo. — Secondo una recente statistica, esisterebbero attualmente più di 50 ponti metallici di lunghezza superiori a 400 m. (1).

Il più recente, quello sulla Forth in Iscozia, è un vero colosso d'acciaio. Consta di due viadotti d'accesso, parte in muratura e parte a travate metalliche, e di una parte centrale, il ponte propriamente detto, la quale è lunga m. 1631.60 e comprende due travate di m. 521.55 ciascuna. La lunghezza totale dell'opera è di m. 2523.42 ed il peso è di 44 milioni di chilogrammi.

Il ponte Vittoria sul S. Lorenzo presso Montréal (Canadà) misura m. 2637, quello sulla Tay in Inghilterra m. 3155, e quello sulla laguna di Venezia m. 3603. Il maggiore di tutti è il ponte Reale Alberto sul fiume S. Lorenzo in America, il quale ha la lunghezza di m. 4935 ed attraversa l'alveo del fiume con un arco della portata di m. 197.

Oltre ai citati, esistono molti altri ponti giganteschi specialmente agli Stati Uniti. Basta citare il ponte viadotto di Parkersbourg sull'Ohio (m. 2147), quello di S. Luigi sul Missouri (m. 1993), quello di Louisville sull'Ohio (m. 1625), quello di Filadelfia sul Delaware (m. 1500) e quello sospeso di Broodklin sull'East River, ch'è formato di due travate laterali di m. 283 e di una centrale di m. 486, coll'altezza sulle più alte maree di m. 41.15.

Nelle Indie i ponti metallici si moltiplicano in una maniera che ha del favoloso. Si cita una casa inglese che da sola ne aveva l'anno scorso forniti già più di 16 mila. Il maggiore di tutti è quello di Dugaduba (m. 1130).

Fra i ponti in ferro europei ad arco più degni di menzione si citano: quello di Maria Pia sul Duero in Portogallo con una arcata lunga m. 160; quello di Garabit in Alvergna con arco centrale di m. 165 d'apertura sopportato da pile metalliche

(1) Circa i *ponti in acciaio* vedi l'articolo nel n. 11 a pag. 162.

di m. 61 d'altezza; in Italia quello di Paderno sull'Adda, pel passaggio della ferrovia e della strada provinciale. Quest'ultimo ponte(1) è costituito d'una travata rettilinea lunga m. 266 sostenuta da nove appoggi, quattro dei quali, costituiti da pile metalliche sono sopportati da un'arcata egualmente metallica della corda di m. 150 e colla freccia di m. 37.50.

È poi degna di nota la rapidità colla quale è stata eseguita la montatura di alcuni ponti, dovuta principalmente alla soppressione delle ribaditure ed all'impiego di grossi bulloni o assi d'articolazione di 25 a 30 cm. di diametro. Si citano ad esempio il gran ponte sul Niagara, posto a m. 60 sul livello del fiume e composto di travate di m. 146, il quale è stato montato in 9 mesi e mezzo; il ponte di Poughkepsee sull'Hudson composto di 5 arcate di 151 a 157 m. di portata ciascuna e collocato su pile di acciaio alte m. 40 sulle acque, che fu montato in pochi mesi; infine il ponte di Veraguas, per la ferrovia delle Ande, situato all'attitudine di m. 3700 e formato di tre travate di m. 30, il quale fu montato in 16 ore da una squadra di 50 uomini.

A dire il vero, non tutti i ponti metallici costruiti recentemente in America, lo furono colle cure necessarie, e di non pochi si ebbe a deplorare la rovina. È stato calcolato che negli Stati Uniti e nel Canadà si verificherebbe la caduta di un ponte ogni dieci anni ed ogni 800 km. di strada. In Europa questi infortuni sono estremamente più rari. Ormai si può ritenere che i ponti di ferro e sopratutto quelli di acciaio, se eseguiti colle migliori cure e diligentemente mantenuti, possono riguardarsi come dotati quasi della medesima longevità dei ponti di muratura.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle **Informazioni Particolari**, ove sono pubblicate eziandio le ***Deliberazioni del Consiglio di Stato*** e le ***Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.***

1. — Progetti e preventivi di spese

presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 552,000 * per arginature due sponde fiume Pescara, nella ferrovia Bologna-Otranto;

L. 9675, per provvedere alla ricostruzione del manufatto della luce di m. 2 al chilom. 43.194 50 della ferrovia da Roma ad Orte;

L. 3530, per i lavori di sistemazione dei dischi e delle leve di manovra, e per l'impianto di sonerie elettriche di controllo nelle stazioni di Monterotondo, e di Fara Sabina, nella linea da Roma ad Orte;

L. 1000, per la costruzione di controplatea in muratura a valle del ponte, di luce retta m. 7 sul fosso Vinzone al chilometro 225.758 da Roma, della linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze.

Rete Mediterranea. — L. 1,200,649 * per rinnovamento materiale rotabile;

L. 5200, pei lavori di ripristinamento delle banchine al ponte Argentina fra le stazioni di Santo Stefano e di Taggia alla progressiva 123.673.82 della ferrovia da Genova a Ventimiglia;

L. 4,950, oltre L. 11,491.32 rappresentanti il valore dell'occorrente materiale metallico per il rifacimento in acciaio di n. 5 scambi e di m. 130 di binario, mod. *M* nella stazione di Pisa Centrale;

L. 2660 per l'applicazione di paraneve ai tetti dei fabbricati e per la formazione del carico di testa del piano caricatore in stazione di Borgo San Dalmazzo, nella ferrovia da Cuneo a Ventimiglia.

Direzione tecnica governativa delle ferrovie a Salerno. — Lire 51,500 * per opera di difesa lungo il tronco Battipaglia-Ogliastro della linea Eboli-Reggio.

2. — Progetti e preventivi di spese

approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 69,000 per rifacimento di m. 9000 di binario e di 3 scambi fra le progressive 0.348 e 9.348 della linea Gallarate-Varese;

L. 159,100 per rifacimento di ml. 20,841 di binario fra le stazioni di Asti-Penango e San Giorgio Casale e di un deviatoio in stazione di Tonco (linea Castagnole-Asti Mortara).

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per rialzo livellette presso i torrenti Sarce e Gragnano fra Chiusi e Chianciano. Importo L. 90,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino al 10 novembre 1890;

Per costruzione ponti metallici pei suddetti torrenti. Importo lire 23,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino al 10 novembre 1890.

Rumenia — *Ministero dei Lavori Pubblici a Bucarest.* — 15|27 novembre. Costruzione di ponti ferroviari.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Modena (12 novembre, ore 1 pom. unico e definitivo). — Appalto dei lavori urgenti di ingrosso e rialzo dell'arginatura sinistra del fiume Secchia dal froldo Bertella alla rampa del Passo della Pioppa nelle Ville di Cortile Comune di Carpi e di Rovereto Comune di Novi per una estesa di metri 6891. Importo L. 78,237.

Direzione del Genio Militare di Torino (12 novembre, ore 3 pomeridiane, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di una Torre-latrina e di una Scala d'accesso al riparto malattie infettive nell'Ospedale Militare Principale della Divisione di Torino. Importo L. 10,000. Cauzione L. 1000. Lavori compiuti in 60 giorni.

R. Prefettura di Genova (17 novembre) — Appalto per le opere e provviste occorrenti per la costruzione del 2° tronco della strada comunale obbligatoria detta di Pentema, compreso fra la nazionale Genova-Piacenza ed Acquabona di Sotto, in territorio del Comune di Torriglia (m. 1014). Importo L. 24,700. Cauzione L. 2000.

Prefettura di Genova (20 novembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco della strada comunale obbligatoria che dalla frazione Valdipino mette alla frazione Casella in territorio del Comune di Riccò di Spezia. (m. 1905.50). Importo L. 45,000. Cauzione provvisoria L. 1800. Cauzione definitiva L. 4500. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Mantova (26 novembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al rinfianco e rialzo dell'argine destro di Secchia, fra i S. G. 19 e 29, (m. 2,518) in Comune di Quistello. Importo L. 112,038. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in 120 giorni.

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Treviso (26 novembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al prolungamento e rimonta della fondazione in materiali di verde a nucleo di sasso sopra l'estesa di metri 561, a sinistra del fiume Piave, nella località Svolta Revedoli, in Comune di Grisolera. Importo L. 115,440 94. Cauzione provvisoria L. 6000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in 90 giorni.

Portogallo — *Ministero dei Lavori Pubblici a Lisbona.* — 14 novembre, mezzogiorno. Costruzione di un ponte a soprastruttura metallica sul fiume Sado ad Alcader do Sal. Importo fr. 492,800. Cauzione provvisoria fr. 12,320.

Rumenia — *Ministero dei Lavori Pubblici a Bucarest.* — 17 dicembre. Costruzione di un ponte metallico. Importo L. 95,085.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali - Spezia — (22 novembre, ore 12 merid. fatali). — Fornitura di **oggetti greggi** fusi di ferraccio, di bronzo e di ottone. Importo ridotto L. 86,359 (V. n. 40).

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Bender e Martiny, Torino: manichette di tessuto, L. 20,262 81;

Società metallurgica italiana, Livorno: tubi di ottone, L. 6339;

Balcke Tellering e C., Benrath: tubi di acciaio, L. 63,000;

Société de la Vieille Montagne, Chénée: zinco in lastre, L. 53,500;

Henry Berry, Leeds: macchina per piegare tubi, L. 9500;

Beretta e Sciaccaluga, Venezia: legno olivo in tronchi, L. 1620;

Pietro Molinari, Genova: apparati contagiri, L. 4000;

Società metallurgica, Livorno: tubi di rame e di ottone, lire 12,305,01;

(1) Per maggiori dati tecnici sul *viadotto di Paderno* vedi specialmente gli articoli nel n. 42 del 20 ottobre 1888 e nel n. 21 del 25 maggio 1889.

Hawthorn Guppy, Napoli: 15 cassette automatiche, L 8840.70; apparato motore, L. 1,578,000; idem, L. 673,000;
Steel Company Scotland: ruota di prua, L. 8500;
Società metallurgica, Livorno: ottone e rame in fogli, lastre, pani, filo e chiodetti, L. 18,512.41; idem, L. 33,307.15;
Anchor Tube Company, Birmingham: tubi di ferro, L. 13,500;
Società Veneta costruzioni, Treviso: 12 gru di ferro, L. 10,795.20.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la fornitura di 3 serbatoi metallici per l'ingegnere Cariati.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Ottobre 31	9bre 8
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 708	705.50
»	»	Mediterranee	» 573	570.50
»	»	Sicule	» 610	610
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	285
»	»	Palermo Marsala-Trapani	» 365	360
»	»	Gottardo	» —	815
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 538	538
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 294	294
»	»	Novara-Seregno	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 310.50	310.50
»	»	» 2ª emiss.	» 308.50	308.50
»	»	Centrale Toscana	» 510	510
»	»	Meridionali	» 308	308
»	»	Sarde, serie *A*	» 306	306
»	»	» serie *B*	» 309.50	309.50
»	»	» 1879	» 300	300
»	»	Pontebba	» 456	456
»	»	Nord-Milano	» 266	266
»	»	Meridionali Austriache	» 537	337
»	»	Gottardo 4 %	» 102	102

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

15 novembre. — **Ferrovia Mantova-Modena.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede sociale in Torino, via S. Teresa, n. 2.

27 novembre. — **Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo.** — Assemblea generale nella sede sociale in Milano (V. pagine *Annunzi*).

27 novembre. — **Compagnia Belga-Italiana di Strade Ferrate** (*Società anonima in liquidazione*). — Assemblea generale straordinaria a Bruxelles, nello studio del notaio Van Halteren, via du Parchemin, 9.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

19 dicembre. — **Navigazione Generale Italiana.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pom. nella sede sociale in Roma.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

27 novembre. — **Società di Monteponi.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 pomeridiane nella sede sociale in Torino, via Lagrange, n. 7.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

BELGIO. — Continuano le condizioni del mercato accennate nel precedente numero, accentuandosi sempre più la concorrenza tedesca; credesi perciò prossima una riduzione nei prezzi, quantunque il mercato belga voglia dimostrare fermezza.

GERMANIA. — Mercato fermo per la vendita all'interno, specialmente dei *cokes* e dei fini grassi.

Dai sindacati è lasciata libera la vendita all'estero e per questo si riducono tanto più i prezzi quanto più questi sono mantenuti alti per la vendita all'interno. Tutta l'azione della concorrenza dei produttori tedeschi si esplica nell'esportazione, quantunque questa sia assai meno rimuneratrice che la vendita all'interno.

L'esportazione per il Gottardo ammontò nello scorso settembre a:

		Via Chiasso	Via Pino	Via Locarno	Totale
Dalla Vestfaglia	Tonn.	2,200	1,300	60	3,580
Da Sarrebruck	»	990	220	10	540
Totale	Tonn.	3,190	1,520	70	4,120

INGHILTERRA. — Mercato calmo. Carbone per locomotiva, prima qualità, da 11 sc. 9 d. a 12 sc., franco a bordo. Carbone per il gaz, prima qualità, 11 sc.

Ferri e Ghise.

BELGIO. — Il mercato continua ad essere debole per le condizioni indicate nei numeri 44 e 43. Le ordinazioni sono soggette a riduzioni di prezzo, e queste possono accordarsi di piccolo valore, stante il costo della mano d'opera e del combustibile.

Grosse partite di rotaie Goliath furono aggiudicate il 5 corrente a 156 fr.

GERMANIA. — Nel mercato dei ferri notasi una tendenza alla debolezza. Il sindacato dei laminatoi vuole serbare una grande fermezza, ma a questa contrastano vivamente i produttori dissidenti. Mentre è questione di sapere se il prezzo officiale di M. 130 per i ferri è il prezzo dei ferri presso i luoghi di produzione o per tonnellata resa nei vari distretti, si sa di contratti di ferri laminati fatti a 117 M.

FRANCIA. — Mercato dei ferri, fermo, a 150 fr. nel Nord. Questo è il prezzo effettivo; nominalmente quotasi a fr. 152.50 ed anche a 155.

INGHILTERRA. — *Middlesbrough.* — I ferri fini sono in calma, ai prezzi della settimana precedente, cioè, caricati sui carri: Barre ordinarie, Ls. 6; *Best-bars*, Ls. 6-10; *Best-best-bars*, Ls. 7-10; *Tôles* fini semplici, Ls. 7-12-6; *tôles* fini doppie, Ls. 8-12-6.

Rotaie pesanti d'acciaio, presso le officine, Ls. 5-2-6; traverse di acciaio, Ls. 6-2-6; corniere Ls. 6-10.

Mercato della ghisa, fermo. *Cleveland*, n. 3, ed i *Warrants*, 49 sc.

STATI UNITI. — *New-York.* — Mercato delle materie prime, fermo, ma con tendenza a ribasso. Ghisa *Spiegel* e ghisa *Bessemer*, rispettivamente a dollari 30 e 18. Lingotti e barre d'acciaio, da dollari 30 a 30-50. Rotaie d'acciaio, dollari 29.

— *Pittsburg.* — Mercato debole. Ghisa *Bessemer* da dollari 17 a 17-50; lingotti e barre d'acciaio, da dollari 28-50 a 29; fili d'acciaio, da dollari 38-50 a 40; rotaie d'acciaio, da dollari 29 a 29-50.

Rame.

FRANCIA. — *Parigi.* — Consegna all'Havre: *Chili*, in barre, fr. 158.75 ogni 100 chilg.; id., ordinario, fr. 153.75; id., in lingotti, fr. 165.50; *Best-Selected*, fr. 168.75: minerale puro di Corocoro, fr. 157.50. Rame laminato, fr. 195; in tubi, senza saldatura, fr. 235.

— *Marsiglia.* — Rame del Giappone, in piastre, f. 150; affinato, in piccoli lingotti, fr. 160; id., in fogli, fr. 185.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Inglese, in lingotti, da 67 a 68 M.; elettrolittico, da 79 a 80 M. ogni 50 chilogrammi.

INGHILTERRA. — *Londra.* — *Tough Cake* e lingotti, da Ls. 62 a 63 ogni tonnellata di 1.015 chilogrammi. *Best-Selected*, da Ls. 65-10 a 66-10; laminato, da Ls. 70 a 71. *Chili*, in barre, buon ordinario: a contanti, Ls. 60-7-6; a tre mesi, Ls. 60-15.

Stagno.

FRANCIA. — *Parigi.* — *Banca*, consegna all'Havre o a Parigi, fr. 265; *Billiton*, id., fr. 262.50; *Détroits*, id., fr. 260; inglese, consegna all'Havre o a Rouen, fr. 257.50.

— *Marsiglia.* — *Détroits*, fr. 255; *Billiton*, fr. 258; *Banca*, fr. 270.

GERMANIA. — *Amburgo.* — *Banca*, 107 M.; inglese in blocchi, 107 M.; in barre, 108 M. ogni 50 chilogrammi.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Lingotti, franco a bordo, da Ls. 100 a 101; barre, da Ls. 101 a 102; affinato, da Ls. 102 a 103. Australiano, da Ls. 99-5 a 99-7-6. *Détroits*, a contanti, Ls. 96-15; a tre mesi, Ls. 96.

OLANDA. — *Rotterdam.* — *Banca*, fior. 58 1/2; *Billiton*, fiorini 58 1/4.

Piombo.

FRANCIA. — *Parigi.* — Diverse provenienze, consegna a Parigi, fr. 37.25; id., consegna all'Havre, fr. 36.50. Piombo in lastre e tubi, fr. 46.

— *Marsiglia.* — Piombo dolce: prima fusione, da fr. 35 a 35.50: seconda fusione, fr. 34; laminato e tubi, fr. 40.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Inglese, in *saumons*, M. 16.80. Tedesco, in rotoli, M. 17; in *saumons*, M. 16. Piombo di Spagna, 17 M. per quintale.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Inglese, in *saumons*, ordinario, da Ls. 14-12-6 a 14-16; fogli e barre, da Ls. 15-7-6 a 15-10; tubi, Ls. 15-17-6. Piombo di Spagna, Ls. 14-10.

Zinco.

FRANCIA. — *Parigi.* — Di Slesia, consegna all'Havre, fr. 67; altre buone marche, consegna id., fr. 66.50; id., consegna a Parigi, fr. 66.50; affinato, fr. 80.

— *Marsiglia.* — Fogli *Vieille-Montagne*, fr. 76; zinco in piastre, fr. 55; piastre di Slesia, fr. 64.

GERMANIA. — *Amburgo.* — Di Slesia, disponibile, da M. 26 50 a 27; per consegna, da M. 26 a 26.50; laminato di Slesia, M. 29.30; *Vieille-Montagne*, laminato, M. 29 30.

INGHILTERRA. — *Londra.* — Di Slesia o del Reno, da Ls. 25 a 25-5; marche speciali, da Ls. 25-5 a 25-10. *Swansea*, da Ls. 25-15 a 26; inglese, in fogli, da Ls. 26-10 a 27-10.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1890-91. — *Dal 21 al 31 Ottobre 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	**4086**	**4065**	+ **21**	**650**	**665**	— **15**
Media	**4086**	**4065**	+ **21**	**649**	**650**	**1**
Viaggiatori.	1.575.675 77	1.469.739 84	+ 105.935 93	89.055 67	82.216 07	+ 6.839 60
Bagagli e Cani	75.108 15	77.583 89	— 2.475 74	4.413 44	3.778 31	+ 635 13
Merci a G.V. e P. V. accelerata	331.295 81	367.040 83	— 35 745 02	17.620 26	14 919 06	+ 2.701 20
Merci a P. V.	1.587.049 71	1.683.858 10	— 96.808 39	138.567 02	89.311 32	+ 49.255 70
TOTALE .	3.569.129 44	3.598.222 66	— 29.093 22	249.656 39	190.224 76	+ 59.431 63
Prodotti dal 1° Luglio al 31 Ottobre 1890.						
Viaggiatori	17.147.658 27	17.935.952 07	— 788.293 80	913.887 36	1.090.763 11	— 176.875 75
Bagagli e Cani	762.847 84	799.577 82	— 36.729 98	34.412 57	42.769 49	— 8.356 92
Merci a G. e P. V. accelerata .	3.983.263 44	4.029.003 13	— 45.739 69	191.777 61	151.022 82	+ 40.754 79
Merci a P. V.	18.058.101 83	19.061.732 73	—1.003.630 90	1.307.349 18	1.039.948 46	+ 267.400 72
TOTALE .	39.951.871 38	41 826.265 75	—1.874.394 37	2.447.426 72	2.324.503 88	+ 122.922 84
Prodotto per chilometro						
della decade	873 50	885 17	— 11 67	384 09	286 05	+ 98 04
rissuntivo	9.777 75	10.289 36	— 511 61	3.771 07	3.576 16	+ 194 91

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

11ª Decade — Dall'11 al 20 Ottobre 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1890	97.613 17	2.318 67	11.315 10	139.603 44	604 49	251.454 87	616 00	408 21
1889	102.222 48	1.907 77	9.890 55	123 264 82	350 97	237.636 59	616 00	385 79
Differenza nel **1890**	— 4.069 31	+ 410 90	+ 1.424 55	+ 16.338 62	+ 253 52	+ 13 818 28	»	+ 22 42
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE 1890.								
1889-90	1.053.057 36	20.342 03	126.749 15	1.337.696 67	10.784 87	2.548.540 08	616 00	4.137 24
1888-89	1.042.166 38	21.182 47	124.963 10	1.184 385 33	8.316 09	2.381.013 37	616 00	3.865 28
Differenza nel **1890**	+ 10.890 98	— 840 44	+ 1.786 05	+ 153.221 34	+ 2.468 78	+ 167.526 71	»	+ 271 96
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	16.610 60	169 92	978 37	4.677 74	25 81	22.462 44	126	178 27
1889	11.424 19	92 07	573 86	3.175 43	12 88	15.278 43	97	157 51
Differenza nel **1890**	+ 5.186 41	+ 77 85	+ 404 51	+ 1.502 31	+ 12 93	+ 7.184 01	+ 29	+ 20 76
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE 1890.								
1889-90	143.088 75	1.248 20	9.209 03	42.703 97	179 75	196.429 70	126	1.558 96
1888-89	131.193 40	879 60	6.667 02	36.529 35	123 11	175.392 48	97	1.808 17
Differenza nel **1890**	+ 11.895 35	+ 368 60	+ 2.542 01	+ 6.174 62	+ 56 64	+ 21.037 22	+ 29	— 249 21

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 31 *Ottobre* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	5,649.35	18,234.80	1,627.20	1,400.50	3,246.90	3,976.25	7,203.60	6,029.90	2,788.10	6,400.30	3,331.45	1,184.55
Bagagli e Cani.	95.05	304.15	38.65	18.15	58.95	14.75	83.50	66.90	28.50	47.85	49.10	8.75
Merci a G. V. ed Accelerata. . .	1,142.05	4,940.05	206.60	243.40	1,192.40	76.65	217.20	494.20	462.05	700.85	323.75	77.45
Merci a P. V..	8,045.05	7,266.55	777 65	2,632.10	1,045.95	—	2,716.80	1,681.35	478.50	2,395 75	1,031.80	289.15
Totali	14,931.50	30,745.55	2,650.30	4,294.15	5,544.20	4,067.65	10,221.10	8,272.35	3,757.15	9 544.75	4,736.10	1,559.90

CHEMINS DE FER DU NORD ET DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Relations entre Londres, Paris et l'Italie.

Des points ci-contre aux Gares ci-dessus:		BILLETS SIMPLES				BILLETS D'ALLER ET RETOUR					
		Londres (1)		Paris (2)		Londres (4)			Paris		
		1re classe	2me classe	1re classe	2me classe	validité	1re classe	2me classe	validité	1re classe	2me classe
Turin	Mont-Cenis	172 10	128 65	98 60	73 40	45 jours	283 50	210 —	30 jours	160—(5)	115 —
Milan	Mont-Cenis	183 40	134 90	116 65	86 —	45 jours	288 50	210 —	30 jours	172—	125 —
Gênes	Mont-Cenis	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livourne	via Gênes	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Florence	via Gênes	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Rome	via Gênes	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Naples	via Gênes	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Florence	via Bologne	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Rome	via Bologne	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Naples	via Bologne	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mois (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Naples	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mois (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologne	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mois	538 95	395 80	—	—	—
Messine (via Naples)		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OBSERVATIONS.

BILLETS SIMPLES.

(1) Ces billets sont valables pendant 17 jours, sauf ceux de ou pour Brindisi dont la validité est de 30 jours, et permettent aux voyageurs de s'arrêter à toutes les gares P-L-M situées sur l'itinéraire et à six stations italiennes de leur choix. En sus des prix homologués, il est perçu pour droits divers de port une taxe de 1 fr. 75 au profit des Chambres de commerce de Calais ou de Boulogne.

(2) Ces billets sont valables pendant 10 jours.

(3) Billets valables pendant 30 jours.

BILLETS D'ALLER ET RETOUR.

(4) Ces prix comprennent la traversée de Paris par le Chemin de fer de ceinture, mais non la taxe de 3 fr. 50 établie au profit des Chambres de commerce de Calais ou Boulogne, par la loi du 4 décembre 1888 et qui est perçue en sus.

(*) Les voyageurs partis de Brindisi ont la faculté de se rendre de Foggia à Naples en faisant porter par le Chef de gare de Foggia l'autorisation nécessaire sur le billet; ils iront ensuite à leurs frais rejoindre l'itinéraire à Falconara par Rome. — De même dans le sens inverse, il peuvent effectuer à leurs frais le trajet de Falconara-Rome-Naples ou, sur présentation au Chef de gare, leur billet sera rendu valable pour rejoindre l'itineraire à Foggia.

(**) Les voyageurs se dirigeant sur Londres peuvent se rendre de Rome à Florence par Grosseto et Sienne ou par Pise et Empoli et revenir ensuite à Pise par cette dernière voie. — Inversement, les voyageurs allant à Brindisi peuvent se rendre de Pise à Florence par Empoli, revenir à Pise par la même voie ou se diriger à Empoli sur Rome par Sienne et Grosseto.

(5) La durée de validité des billets d'aller et retour Paris-Turin est portée à 45 jours, lorsque les voyageurs justifient avoir pris à Turin un billet de voyage circulaire intérieur italien.

Service entre Londres, Paris et l'Italie par le Mont-Cenis.

ALLER

STATIONS	1re cl.	1re, 2me classe		1re, 2me classe	
		(*)			
Londres Charing-Gross. Dép.	8 20 m.	11 — matin		8 15 soir	
Londres Victoria . . . . —	8 30 m.	11 — matin		8 15 soir	
Douvres . . . . —	10 20 m.	1 — soir		10 25 soir	
(heure anglaise) . . . . Arr.	Midi	2 20 soir		Min. 10	
Calais-maritime (heure française) . . . Dep.	Midi 40	2 52 soir		1 04 matin	
Boulogne-Gare . . . . . Arr.	1 35 s.	—		1 58 matin	
Boulogne-Gare Dép.	1 27 s.	—		1 50 matin	
Amiens . . . . . Arr.	3 28 s.	5 17 soir		3 46 matin	
Amiens Dép.	3 33 s.	5 22 soir		3 51 matin	
Pierrefitte-Stain . . . . .Dép.	—	—		—	
Paris-Nord . . . . Arr.	—	7 15 soir		5 50 matin	
Paris-Nord Dép.	—	7 21 soir		6 19 matin	
Paris-Lyon (*Buffet*) . . Arr.	6 31 s.	8 17 soir		7 10 matin	
	le 2e cl.	le 2e cl. (A)	le, 2e cl.	le, cl.	le 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) . . Dép.	7 — s.	9 — s.	9 15 s.	8 50m.	11 15m.
Dijon . . . . Arr.	Minuit 05	1 44m.	2 19m.	2 22 s.	5 38 s.
Genève . . . . —	6 28 m.	—	8 55m.	8 52 s,	—
Evian . . . . —	7 43 m.	—	10 59m.	—	—
Aix-les-Bains . . . . . . —	5 02 m.	6 23m.	8 —m.	8 20 s.	11 45 s.
Chambéry . . . . —	5 32 m.	6 48m.	8 30m.	8 55 s.	Min. 07
Modane . . . . —	8 59 m.	9 42m.	1 45 s.		3 07m.
Turin . . . . —	1 58 s.	1 58 s.	6 20 s.	—	7 50m.
Turin . . . . Dép.	—	2 25 s.	7 42 s.	—	8 30m.
Milan . . . . Arr.	—	5 30 s.	10 58 s.	—	11 40m.
					le 2e cl
Turin . . . . Dép.	—	2 40 s.	8 20 s.	—	8 25m.
Gênes . . . . Arr.	—	6 10 s.	11 45 s.	—	11 55m.
San-Remo . . . . . . —	—	11 05 s.	8 43m.	—	5 56 s.
Pise . . . . —	—	10 50 s.	4 —m.	—	4 13 s.
Florence . . . . . . —	—	Min. 40	7 20m.	—	6 30 s,
Livourne . . . . . . —	—	11 30 s.	5 35m.	—	5 27 s.
Rome . . . . —	—	6 50m.	11 —m.	—	11 02 s.
Naples . . . . —	—	1 35 s.	6 32 s.	—	7 —m.
Brindisi . . . . Arr.	—	—	8 36m.	—	6 10 s.
Turin . . . . Dép.	—	2 40 s.	7 — s.	—	8 25m.
Alexandrie . . . . . . Arr.	—	4 14 s.	8 50 s.	—	10 03m.
Bologne . . . . —	—		1 52m.	—	5 — s.
Ancône . . . . —	—	—	7 05m.	—	10 55 s.
Brindisi . . . . —	—	—	10 47 s.	—	6 15 s.
Florence . . . . —	—	—	5 55m.	—	1 26m.
Rome . . . . —	—	—	Midi 35	—	7 30m.
Naples . . . . Arr.	—	—	6 32 s.	—	1 35 s.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Folkestone-Boulogne, le départ de Londres a lieu à 10 heures matin. Ce train ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Angleterre ou de Calais.
(A) Le train partant de Paris-Lyon à 9 heures soir ne prend à Paris, en 2e classe que les voyageurs à destination d'Aix-les-Bains, Chambéry et de l'Italie par le Mont-Cenis.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salons va directement de Calais à Milan par le train partant de Calais à 2 h. 52 soir et de Paris-Lyon à 9 h. soir.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de Calais à la gare de Paris-Lyon par les trains partant de Calais à 1 heure 04 du matin et midi 40.

RETOUR

STATIONS	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.
	le 2e cl.			
Naples . . . . Dép.	8 50 m.	—	—	3 10 s.
Rome . . . . —	3 — s.	—	—	11 10 s.
Florence . . . . . . —	9 30 s.	—	—	6 35 m.
Brindisi . . . . . . —	5 58 m.	—	—	9 25 m.
Ancône . . . . . . —	8 — s.	—	—	5 40 m.
Bologne . . . . . . —	1 40 m.	—	—	10 55 m.
Alexandrie . . . . . . —	6 30 m.	—	11 05 m.	5 05 s.
Turin . . . . Arr.	8 21 m.	—	1 — s.	7 — s.
Brindisi . . . . Dép.	8 30 s.	—	2 20 m	6 40 m.
Naples . . . . —	8 50 m.	—	3 10 s.	10 25 s.
Rome . . . . —	3 40 s.	—	9 46 s.	8 — m.
Livourne . . . . . . —	9 50 s.	—	4 — m.	1 50 s.
Florence . . . . . . —	8 45 s.	—	—	11 35 m.
Pise . . . . —	10 55 s.	—	4 40 m.	2 33 s.
San-Remo . . . . . . —	8 01 s.	—	3 52 m.	Midi 06
Gênes . . . . —	3 30 m.	—	9 — m.	7 10 s.
Turin . . . . Arr.	7 25 m.	—	1 — s.	10 45 s.
	(B)			
Milan . . . . Dép.	3 25 m.	—	10 30 m.	7 45 s.
Turin . . . . Arr.	8 15 m.	—	1 40 s.	10 55 s.
			(A)	
Turin . . . . Dép.	8 35 m.	—	2 15 s.	11 15 s.
Modane . . . . —	Midi 23	—	5 33 s.	2 15 m.
Chambéry . . . . . . —	3 41 s.	—	8 24 s.	5 02 m.
Aix-les-Bains . . . . . —	4 11 s.	—	8 59 s.	5 27 m.
Evian . . . . —	Midi 46	6 02 s.	—	—
Genève . . . . —	3 12 s.	7 32 s.	—	4 15 m.
Dijon . . . . —	11 17 s.	1 39 m.	2 06 m.	11 32 m.
Paris-Lyon (*Buffet*) . . Arr.	4 55 m.	6 50 m.	7 05 m.	5 41 s.
	1e, 2e cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) . Dép.	7 17 matin			6 11 s.
Paris-Nord . . . . . . Arr.	7 56 matin			7 01 s.
Paris-Nord Dép.	8 22 matin			8 25 s.
Amiens . . . . Arr.	10 17 matin			10 26 s.
Amiens Dép.	10 37 matin			10 31 s.
Boulogne-Gare . . . . Arr.	Midi 34			Min. 29
Boulogne-Gare Dép.	Midi 26			Min. 21
(heure française) . Arr.	1 24 soir			1 21 m.
Calais-Maritime (h. ang.) Dép.	1 25 soir			1 30 m.
Douvres . . . . —	3 20 soir	3 20 soir		4 — m.
Londres Victoria . . Arr.	5 15 soir	—		5 55 m.
Londres Charing-Gross Arr.	(*) —	5 05 soir		5 55 m.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Boulogne-Folkestone, l'arrivée à Londres a lieu à 5 h. 40 s.
(A) Le train partant de Modane à 5 heures 33 soir et arrivant à Paris-Lyon à 7 heures 05 matin ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Italie par le Mont-Cenis, de Chambéry, d'Aix-les-Bains, et en destination de Paris et au-de-là sur le Nord et l'Angleterre.
(B) Le départ de Milan à 8 heures 25 matin n'a lieu que les Dimanches et Fêtes.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salon va directement de Milan à Calais par le train partant de Milan à 10 h. 30 m. et de Paris-Nord à 8 h. 22 m.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de la gare de Paris-Lyon à Calais, par le train partant de Paris-Lyon à 6 h. 11 du soir.

PÉNINSULAR-EXPRESS. — Train de luxe de la Malle des Indes composé de wagons-salons, restaurants et voitures-lits.

Départ de Londres le vendredi, de Paris-Nord dans la nuit du vendredi au samedi.

Station		Heure	Jour
Londres	Dép.	3 15 s.	vendredi
Paris-Nord	Arr.	11 12 s.	—
Paris-Nord	Dép.	Minuit 15	samedi
Mâcon	—	8 05 m.	samedi
Culoz	—	10 21 m.	samedi
Aix-les-Bain	—	10 59 m.	samedi
Chambéry	Arr.	11 22 m.	samedi
Turin	—	6 42 s.	samedi
Alexandrie	—	8 21 s.	samedi
Bologne	—	1 26 m.	dimanche
Ancône	—	5 08 m.	dimanche
Brindisi	—	4 — s.	dimanche

Ce train relève à Paris-Nord les provenances du Nord de la France, de la Belgique, de la Hollande, et de l'Allemagne. — Il prend et laisse des voyageurs à toutes les stations indiquées à l'horaire ci-contre dans la limite des places disponibles. — Le départ du paquebot de Brindisi à lieu vers 10 heures du soir. — Au retour les voyageurs sont admis dans le train postale de la Malle des Indes, qui part de Brindisi aussitôt après l'arrivée du paquebot. — Ce train contient une voiture mixte avec lits et restaurant, allant à Paris-Nord. — Le nombre des places étant limité, MM. les voyageurs doivent prendre leurs billets d'avance aux agences da la Compagnie des Wagons-Lits et à la gare de Paris-Nord.

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosco*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue dei Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali . . . 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina . . . 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Rev[illegible] . . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa [illegible] . 47
Id sul *Tevere*, impresa [illegible] . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa [illegible] 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
3 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Co[illegible] . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini . 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte). impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli . . . 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zachokke e Terrier 163

Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*. impr. Ceas Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2151 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ars di Napoli, Min. guerra . 531
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 521
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
8 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina. Ferr. Cal. Sicule 2000
8 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 2070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. 2030
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa . . . 218
Id. per la stazione di Falconara. ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Siculo . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo-Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . 200
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . . 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli 5800

Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 187
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 384
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 350
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Cunaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14637
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . 113,56
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz di Torre Annunziata m l. 240,300
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 830

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omogeneo per carbone di 19 tonnellate caduna pel dipart di Venezia — Id. 4 id per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pardon Dirett. propr. responsabile

ANNO XXIII. Sabato, 15 Novembre 1890. NUM. 46.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

LA RELAZIONE ALL'ASSEMBLEA DELLA MEDITERRANEA

che verrà tenuta in Milano il 27 corrente

Il Consiglio d'Amministrazione della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, presieduto dal commendatore Antonio Allievi, nella seduta dell'11 corr. prese ad esaminare il progetto di Relazione da leggersi alla prossima Assemblea degli azionisti, ed in seguito a breve discussione, tale progetto venne approvato all'unanimità. Erano presenti, oltre il Direttore Generale, 17 Consiglieri e tre sindaci.

La Relazione, dopo aver fatto presente che il Consiglio, nella seduta tenutasi dopo l'Assemblea del novembre 1889, rielesse all'unanimità tanto il Presidente ed i Vice-Presidenti, quanto i membri del Comitato, ai quali venne aggiunto il comm. Achille Villa, in sostituzione del compianto comm. Pedroni, notifica il numero delle sedute tenute durante l'anno sociale 1889-90 e passa subito ad esporre le operazioni più salienti compiute nell'esercizio stesso.

Informa innanzi tutto dell'assunzione, effettuatasi il primo giugno u. s. coll'approvazione di massima del Governo, dell'esercizio delle Ferrovie Secondarie Romane, costituite dalla linea Roma-Albano-Nettuno (chilom. 67); e chiede l'autorizzazione di poter stipulare il definitivo contratto quando sarà risolta qualche piccola controversia ancora pendente col Governo.

Nota poi come il capitale sociale, in seguito al pagamento dei sei decimi, che ancora rimanevano a pagarsi al 1° luglio 1889 dai possessori delle nuove azioni, raggiungeva al 30 giugno u. s. la cifra di 180,000,000, e come, in seguito all'autorizzazione data dall'Assemblea del 1888, il Consiglio, dovendo provvedere all'emissione di una buona parte delle obbligazioni sociali, ha creduto opportuno di creare obbligazioni 120,000 di L. 500 cadauna, fruttanti l'interesse netto del 4 0|0. Conchiuse poi un prestito di nominali L. 45,000,000 con un gruppo italo-tedesco, al quale vennero cedute 90,000 di dette obbligazioni, volendo trattenere in portafoglio le rimanenti 30,000, tanto per non avere fondi eccedenti i bisogni, quanto per attendere la più favorevole condizione del mercato creata dall'emissione stessa delle prime 90,000.

Circa l'impiego dei nuovi fondi, rammenta le condizioni, alle quali venne rilevata dal relativo Consorzio la costruzione e l'esercizio della Roma-Viterbo, e come per l'opposizione fatta dall'Adriatica, la concessione non sia divenuta definitiva, se non dopo la sentenza arbitraria nella controversia fra il Governo e la Società delle Meridionali.

Per provvedere però agli impegni assunti, non convenendo ricorrere ad operazioni finanziarie speciali, il Consiglio domanda l'autorizzazione di poter servirsi dei proventi delle obbligazioni suddette per far fronte, oltrechè al proseguimento dei lavori delle note linee, di cui alla convenzione 21 giugno 1888, anche alla costruzione della Roma-Viterbo e di quelle altre linee o lavori, d'evidente utilità per la Rete, la cui concessione venisse offerta od approvata dal Governo.

Fra le principali innovazioni nell'ordine amministrativo, nota l'attivazione al 1° gennaio 1890 del ***Regolamento sul servizio delle stazioni*** e la riforma degli ***Statuti di Cassa-Pensioni*** e ***Cassa-Soccorso***, fatta in ottemperanza dell'art. 35 del capitolato d'esercizio, riforma questa ispirata al criterio di assicurare in generale un miglior trattamento al personale.

Qui termina la parte generale ed incomincia il capitolo dell'Esercizio, il quale fu suddiviso nelle seguenti parti: lunghezza della rete, prodotti e spese; tariffe; orario e movimento treni; lavori di completamento e assetto delle linee in esercizio; materiale rotabile; contenzioso.

Lunghezza della rete. — Durante l'esercizio 1889-90 furono aperti all'esercizio i tronchi Robilante-Vernante (chilometri 6) e Ceva-Priola (chilom. 19), di modo che al 30 giugno 1890 la rete Mediterranea era di chilom. 4732, di cui chilom. 4086 componevano la rete principale, ed i rimanenti chilom. 646 la secondaria. La lunghezza media esercitata durante l'anno fu, per la prima, di chilom. 4075, per la seconda di chilom. 652, e per le due reti riunite di chilom. 4727, cifra quest'ultima che segna un aumento di 97 chilometri sulla media esercitata nel 1888-89. Si ebbe

pure una percorrenza complessiva di chilom.-treni 26,424,162 con un aumento di chilom.-treni 93,820 in confronto del precedente esercizio.

Prodotti e spese. — Il prodotto lordo ripartibile col Governo ammontò a L. 121,601,073.82, e cioè:

		Anno 1889-90	Differenza in confr. coll'eserc. precedente
Rete principale	L.	115,072,625.25	— 861,092.14
» secondaria	»	6,528,448.57	+ 3,117,593.15
Totale	L.	121,601,073.82	+ 2,256,501.01

Il prodotto dato in meno dalla rete principale venne quindi largamente compensato coll'eccezionale prodotto della secondaria, dovuto all'esservi incorporata la succursale dei Giovi. La proporzione delle diverse categorie di traffico dimostra appunto come tale maggior prodotto è dato quasi interamente dai trasporti a piccola velocità effettuati sulla rete secondaria. Le altre categorie si mantengono in proporzioni quasi identiche a quelle dell'esercizio precedente. Prodotti medi chilometrici: L. 25,724.78 per l'intera rete; L. 28,238.68 per la rete principale; L. 10,012.95 per la secondaria.

Le spese complessive sommarono a L. 79,508,775.79, con un aumento di L. 1,121,689.90 in confronto dell'esercizio 1888-89; pure pel maggior prodotto avutosi come sopra, si ha una differenza attiva netta superiore di L. 1,134,811.02 a quella dello scorso anno. La Relazione si diffonde a giustificare l'aumento di spesa, ed a tal uopo, in un prospetto allegato, la suddivide a seconda dei vari Servizi. Da qui riscontrasi una diminuzione nella spesa del mantenimento, sorveglianza e lavori, ed aumenti più o meno sensibili negli altri Servizi. Le cause principali si riassumono nel maggior consumo e nel maggior costo dei combustibili, nel maggior costo delle materie prime occorrenti alle officine in quantità notevole per la riparazione del materiale rotabile, nonchè nelle maggiori spese dovute agli aumenti nei dazi doganali.

Tradotte in cifre, le conseguenze di queste cause danno una eccedenza di spesa superiore alle L. 900,000, di modo che l'effettivo maggior aggravio si ridurrebbe a sole lire 221,689.99 colle quali, anche non volendo tener conto di altre numerose giustificazioni di non minore importanza, si sarebbe fatto fronte ad un esercizio di 97 nuovi chilometri, ed a un sensibilissimo aumento di prodotto.

Tariffe — La parte riguardante le tariffe contiene notizie generali relative alla ristampa del volume Tariffe; a varie riduzioni accordate ai viaggiatori nell'occasione delle feste di maggio; alla modificazione delle corrispondenze di Londra e Parigi; all'attuazione della nuova legge doganale, ed al servizio di facchinaggio e manovra, eseguito vantaggiosamente in economia con interessenza del personale. Riassume poi in un allegato le principali disposizioni in materia.

Orario e movimento dei treni. — Notevoli sono i provvedimenti presi per fare maggiormente apprezzare dal pubblico i vantaggi dei direttissimi, e per migliorare le comunicazioni fra l'alta Italia e Roma. Dimostra come si renda sempre più difficile avere buoni orarî su linee ove trovansi stazioni comuni, volendosi subordinare la marcia di un treno a quella dei convogli che nelle stesse stazioni convergono da linee di altre Società.

Lavori di completamento, ecc. — Quanto ai lavori in conto Allegato B, la relazione constata che la situazione, già grave fin dallo scorso anno, giacchè lasciava un margine di sole L. 1,200,000 in confronto di lavori per un importo di oltre 4 milioni, è andata vieppiù peggiorando man mano che i lavori stessi vennero ad imporsi, e nota come il Governo debba provvedere o a rimborsare tanto i fondi dell'Allegato B quanto quelli della Cassa Aumenti Patrimoniali, od a fornire i mezzi onde sopperire alle impellenti necessità. Passa poi ad esporre le principali opere eseguite durante l'anno.

Materiale rotabile. — Nel parlare del materiale rotabile nota come, all'infuori dei carri in ferro pel trasporto di petrolio, tutti gli altri veicoli furono costruiti da Ditte Nazionali per un'importo di L. 2,600,000 circa. Riferisce pratiche per l'acquisto del macchinario per le Officine di Torino pure fornito quasi totalmente dall'industria nazionale, e quelle per la sostituzione del materiale non più atto a prestare conveniente servizio.

Contenzioso. — Il Contenzioso tratta particolarmente delle cause portate avanti il Collegio Arbitrale. Quella del pagamento delle imposte prediali sulle linee di concessionari privati, e quella per l'incorporamento nella rete principale della linea Reggio-Scilla vennero già definite. Sono ancora pendenti invece quella relativa al personale delle costruzioni ceduto alla Società dal Governo; quella dell'incorporamento della Succursale dei Giovi come linea di 1ª o di 2ª categoria.

Il secondo capitolo parla delle costruzioni e col relativo allegato, tratta particolarmente linea per linea, riferendo quanto fu fatto nel corso dell'anno. Riguardo alla Varese-Porto Ceresio dopo averne dimostrata l'utilità annunzia che il Governo con Decreto 21 luglio u. s. autorizzava a procedere agli studî di dettaglio, per il che essi vennero tosto iniziati, e dopo la loro ultimazione verrà fatta regolare domanda per ottenere la concessione della costruzione e l'esercizio di detta linea.

Seguono poi il *Bilancio*, da noi già riassunto nel N. 43 a pagina 684, e numerosi allegati.

Oltre ai due già accennati cioè quello delle ***Tariffe*** e quello delle ***Costruzioni***, meritano menzione quelli riferentisi alle ***linee costituenti la rete principale e la secondaria, il confronto fra i risultati dell'esercizio dell'intiera rete negli anni 1888-89 e 1889-90; i particolari delle spese d'esercizio; i prodotti del traffico della rete secondaria; il movimento dei viaggiatori e delle merci; il prospetto delle stazioni il cui introito fu superiore od inferiore alle lire 100,000; il riassunto degli introiti nei centri principali; la liquidazione dei prodotti dell'esercizio,*** ed altri.

La Relazione poi termina proponendo le seguenti deliberazioni:

L'Assemblea, udita la Relazione del Consiglio e quella dei Sindaci:

1. Approva l'operato del Consiglio circa l'assunzione dell'esercizio, a partire dal 1° giugno u. s., della linea Roma-Albano-Nettuno appartenente alla Società delle Ferrovie Secondarie Romane, e lo autorizza, definite che siano le poche questioni col Governo, ad addivenire alla stipulazione della convenzione colla Società stessa, per regolare l'esercizio di cui sopra;

2. Approva che coi proventi delle obbligazioni sociali già create e da crearsi, in forza della facoltà concessa dall'Assemblea Generale straordinaria del 20 luglio 1888, il Consiglio possa provvedere oltrecchè al proseguimento dei lavori delle linee contemplate nella Convenzione 21 giugno 1888, anche alla costruzione della Roma-Viterbo, e di quelle altre linee e lavori d'evidente utilità per la nostra Rete, che dal Governo ci fossero offerti o che, colla sua autorizzazione, ci fosse dato di assumere;

3. Approva il bilancio e la liquidazione dell'esercizio 1889-90, fissando in L. 29 il dividendo per ognuna delle 270,000 azioni di 1ª emissione.

Invita poi ad eleggere dieci amministratori, di cui otto in sostituzione dei signori: Allievi comm. Antonio, Belinzaghi conte Giulio, Bingen comm. Adolfo, Borghese Don Francesco, Colonna Don Fabrizio, Frescot comm. Filiberto, Malvano comm. Alessandro, Di Montagliari marchese Giovanni, scadenti per anzianità a termini dell'art. 8 dello Statuto, e rieleggibili. Altri due posti di Consiglieri sono vacanti, l'uno fino dallo scorso anno, l'altro in seguito alle recenti dimissioni del comm. Matteo Maurogordato. Sono pure a eleggere i cinque Sindaci effettivi ed i due supplenti.

Nuove Costruzioni dell'Adriatica

Stato dei lavori al 1° settembre 1890 (*).

I. — LINEA LECCO-COLICO.

1. Tronco Lecco-Bellano. — *a) Movimenti di terra:* Dei mc. 769,380 di materie di cui si compone il corpo stradale, fra scavi e rialzi, sono eseguiti mc. 311,970 complessivamente, di cui mc. 129,490 in rialzo e mc. 182,480 in trincea, il che corrisponde al 41 0|0 del totale;

b) Opere d'arte: Sono progettate in numero di 115, fra viadotti, ponti, ponticelli, cavalcavia e sottovia; di queste, N. 9 sono ultimate, ed in corso d'esecuzione N. 53; restano perciò ancora da incominciare N. 53. Il lavoro eseguito rappresenta il 40 0|0 del totale;

c) Gallerie: Le gallerie sono in numero di 19. La lunghezza totale è di m. 7684. La parte fatta è la seguente: *scavo*, piccola sezione m. 2690, grande sezione m. 1716; *muratura*, calotta m. 694, piedritti m. 232. Il lavoro di scavo in avanzata già eseguito corrisponde al 35 0|0 del totale;

d) Case cantoniere: Delle N. 30 case cantoniere, di cui 29 doppie ed 1 semplice, sono in corso di costruzione N. 17, e la parte fatta rappresenta 0.27 del quantitativo totale;

e) Stazioni: Vi sono 4 stazioni, Mandello, Lierna, Varenna e Bellano; e tre fermate, Albiadia, Olcio e Fiumelatte. Sono in costruzione le 4 stazioni, ed il lavoro fatto in esse corrisponde a circa 13|100 del totale;

f) Lavori diversi: Dei molteplici lavori occorrenti in questo tronco sono ultimati od in corso di costruzione N. 26 muri di sostegno, di sottoscarpa e di chiusura, ed altri restano ancora da incominciare.

2. Tronco Bellano-Colico. — Nessun'opera è stata ancora incominciata e neppure sono stati fatti gli appalti.

II. — LINEA ROCCHETTA MELFI-POTENZA.

1. Tronco Rocchetta-Rionero. — *a) Movimenti di terra:* Il cubo totale di movimenti di materie è di mc. 746,451, di cui in rialzo mc. 290,984, in scavo mc. 455,467. Sono eseguiti mc. 203,760 in rialzo e mc. 315,930 in scavo, ossia il 71 0|0 del totale:

b) Opere d'arte: Delle 83 opere d'arte comprese nel tronco ne sono ultimate N. 37 e 36 trovansi in corso di costruzione, e ne restano perciò ancora da incominciare 10. Il lavoro eseguito corrisponde a 70|100 del quantitativo totale;

c) Gallerie: Le 20 gallerie comprese nel tronco hanno la totale lunghezza di m. 6442, ed il lavoro eseguito è riassunto come appresso: *scavo*, piccola sezione m. 5584, grande sezione m. 4231; *muratura*, calotta m. 3757, piedritti m. 1475. Confrontando la parte eseguita col lavoro totale previsto, per quanto riguarda lo scavo di avanzata si ha che il lavoro fatto corrisponde ad 86|100 del totale;

d) Case cantoniere: Delle 23 case cantoniere comprese nel tronco, N. 6 sono ultimate e N. 17 in corso di costruzione. Il lavoro fatto corrisponde a 89|100 del totale:

e) Stazioni e fermate: Vi sono tre stazioni: Melfi, Barile e Rionero, ed una fermata: quella di Rapolla. Le tre stazioni sono in corso di costruzione, ed in complesso il lavoro eseguito corrisponde al 30 0|0 del totale;

f) Lavori diversi: Delle molteplici opere varie di difesa e di consolidamento, che occorrono in questo tronco, ne sono eseguite od in corso di costruzione N. 14, ed altre si incominceranno fra breve.

2. Tronco Rionero-Potenza. — I lavori di questo tronco non sono stati ancora incominciati.

III. — LINEA ROCCHETTA MELFI-GIOIA DEL COLLE.

a) Movimenti di materie: Dei mc. 2,818,966 di movimenti di materie di cui si compone il corpo stradale, dei quali in rialzo mc. 1,764,580 ed in scavo mc. 1,054,386, sono eseguiti mc. 1,766,698, pari a 62|100 del lavoro totale;

b) Opere d'arte: Delle 369 opere d'arte fra viadotti, ponti, ponticelli, cavalcavia e sottovia, comprese nella linea, ne sono ultimate N. 107, ed in corso di costruzione N. 158. Il lavoro fatto corrisponde a 70|100 del quantitativo totale;

c) Gallerie: Le gallerie sono in numero di 7 e misurano la complessiva lunghezza di m. 2407. In totale la parte eseguita risulta come infra: *scavo*, piccola sezione m. 2147, grande sezione m. 1730; *muratura*, calotta m. 1411, piedritti m. 776. Dal che risulta che il lavoro per quanto riguarda lo scavo di avanzata corrisponde a 89|100 del totale;

d) Case cantoniere: Delle 139 case cantoniere comprese nella linea, ne sono in corso di costruzione N. 122, ed il lavoro fatto rappresenta il 70 0|0 del totale;

e) Stazioni e fermate: Lungo la linea si incontrano 7 stazioni e 3 fermate; sono tutte in costruzione, ed il lavoro in esse fatto corrisponde a 66|100 del quantitativo totale;

f) Lavori diversi: Sono eseguite N. 10 opere di difesa e di consolidamento, ed altre se ne dovranno fare ancora;

g) Passaggi a livello: Ne sono già ultimati 8.

IV. — LINEA SOLMONA-ISERNIA.

1. Tronco Solmona-Canzano. — *a) Movimenti di materie:* Dei mc. 769,380 di materie, di cui si compone il corpo stradale, ossia mc. 317,200 di rialzi e mc. 452,180 di scavi, ne sono eseguiti mc. 474,680, dei quali mc. 162,850 in rialzo e mc. 261,830 in scavo, corrispondenti a 55|100 del volume totale;

b) Opere d'arte: Le opere d'arte sono 109, e di queste N. 40 trovansi già ultimate e 37 in corso di esecuzione. Il lavoro fatto corrisponde a 56|100 del totale;

c) Gallerie: Le gallerie sono in numero di 8 e misurano la totale lunghezza di m. 2720. Il lavoro complessivo eseguito risulta come in appresso: *scavo*, piccola sezione m. 1406, grande sezione m. 815; *muratura*, calotta m. 493, piedritti m. 214. Rispetto al lavoro totale di scavo in piccola sezione, quello eseguito corrisponde a 52|100:

d) Case cantoniere: Delle 25 case cantoniere comprese nel tronco, se ne trovano in costruzione N. 20, ed il lavoro fatto corrisponde a 43|100 del totale;

e) Stazioni: Tutte e tre le stazioni che si incontrano lungo il tronco sono in corso di esecuzione, ed il lavoro fatto corrisponde a 32|100 del totale;

f) Lavori diversi: Sono eseguite od in corso di costruzione N. 4 opere, fra le quali 3 di consolidamento; ed altre se ne debbono ancora eseguire.

2. Tronco Canzano-Isernia. — I lavori in questo tronco si limitano ai movimenti di terra di brevi tratti di accesso alle gallerie Majella e Montepagano, all'inizio delle due gallerie stesse ed alla costruzione di due case cantoniere. Gli altri lavori si appalteranno per darvi principio l'anno venturo.

(*) Vedi *Stato dei lavori al 1° agosto 1890* nel N. 40 a pag. 634.

RESOCONTO STATISTICO
DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE
DI GENOVA

Anno 1889 e confronto col 1888

(*Continuazione — Vedi N. 44*).

II. COMMERCIO SPECIALE. — Il movimento del *Commercio speciale d'importazione* durante lo scorso anno 1889 rappresenta a *valore* una somma di L. it. 412,789,391, e quello d'*esportazione* di L. 106,566,103; a *peso* l'*importazione* fu di Tonn. 2,300,455 e l'*esportazione* di Tonn. 140,104.

Paragonando queste cifre con quelle del precedente anno 1888, si riconosce nel 1889 un aumento nell'*importazione*

a *valore* di L. it. 99,246,433 e nella *esportazione* di Lire it. 24,617,257, a *peso* un aumento nell'*importazione* di Tonn. 287,828 e nella *esportazione* di Tonn. 38,908.

VALORE.

L'*importazione* è stata nel 1889 . .	L. it.	412,789,391
» » 1888 . .	»	313,542,958
Differenza in *più* nel 1889	L. it.	99,246,433
L'*esportazione* è stata nel 1889 . .	L. it.	106,566,103
» » 1888 . .	»	81,948,846
Differenza in *più* nel 1889	L. it.	24,617,257

PESO.

L'*importazione* è stata nel 1889 . .	Tonn.	2,300,455
» » 1888 . .	»	2,013,627
Differenza in *più* nel 1889	Tonn.	287,828
L'*esportazione* è stata nel 1889 . .	Tonn.	140,104
» » 1888 . .	»	101,196
Differenza in *più* nel 1889	Tonn.	38,908

III. TRANSITO. — Le merci estere giunte in *transito* durante l'anno 1889 ed uscite per via di mare furono le seguenti:

VALORE.

Merci estere in *transito*:

Uscite per via di mare nel 1888 a *valore*	L. it.	13,521,608
» » 1889 »	»	12,799,702
Differenza in *meno* nel 1889	L. it.	721,906

PESO.

Merci estere in *transito*:

Uscite per via di mare nel 1889 a *peso*	Tonn.	15,238
» » 1888 »	»	12,288
Differenza in *più* nel 1889	Tonn.	2,950

Le merci che traversarono Genova direttamente o dopo essere state qualche tempo nei *Depositi* durante l'anno 1889 uscite per via di terra furono le seguenti:

VALORE.

Merci estere in *transito*:

Uscite per via di terra nel 1889 a *valore*	L. it.	30,378,545
» » 1888 »	»	22,099,160
Differenza in *più* nel 1889	L. it.	8,279,385

PESO.

Merci estere in *transito*:

Uscite per via di terra nel 1889 a *peso*	Tonn.	140,678
» » 1888 »	»	115,461
Differenza in *più* nel 1889	Tonn.	25,217

IV. VALORE DEL COMMERCIO SPECIALE D'IMPORTAZIONE ED ESPORTAZIONE NEL 1889, *diviso per categoria*.

Categorie delle merci		Importazione	Esportazione
1. Spiriti, bevande ed olii	L. it.	6,752,567	20,047,720
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	39,125,242	1,412,909
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie	»	21,529,219	4,415,810
4. Colori e generi per tinta e concia	»	5,983,419	376,810
5. Canapa, lino, juta ed altri vegetali filamentosi, escluso il cotone.	»	3,627,088	3,997,182
6. Cotone	»	90,610,247	11,988,928
7. Lana, crine e peli . .	»	17,919,378	3,086,582
8. Seta	»	10,165,407	6,699,879
9. Legno e paglia . . .	»	6,338,916	4,082,794
10. Carta e libri	»	304,588	11,231,436
11. Pelli	»	13,359,036	2,377,732
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	31,276,287	3,542,844
13. Pietre, terre, vasellame, vetri e cristalli . . .	L. it.	38,375,377	4,812,719
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali non compresi in altre categorie	»	103,832,010	18,761,869
15. Animali, prodotti e spoglie di animali non compresi in altre categorie	»	21,098,497	7,661,412
16. Oggetti diversi . . .	»	2,492,113	2,069,477
Totale generale del valore del commercio speciale .	L. it.	412,789,391	106,566,103

V. PESO DEL COMMERCIO SPECIALE D'IMPORTAZIONE ED ESPORTAZIONE NEL 1889, *diviso per categoria*.

Categorie delle merci	Importazione Chilogr.	Esportazione Chilogr.
1. Spiriti, bevande ed olii	27,462,086	25,026,075
2. Generi coloniali, droghe e tabacco	56,083,443	674,090
3. Prodotti chimici, generi medicinali, ecc. . .	38,032,758	3,922,617
4. Colori e generi per tinta e concia	10,709,402	1,064,971
5. Canapa, lino e juta. .	8,524,585	2,367,028
6. Cotone	68,678,019	5,280,231
7. Lana, crine e peli . .	5,192,010	506,504
8. Seta	796,081	97,325
9. Legno e paglia . . .	42,820,669	11,133,554
10. Carta e libri	161,291	5,658,829
11. Pelli	8,522,551	1,058,802
12. Minerali, metalli e loro lavori.	111,997,316	15,973,839
13. Pietre, terre, vasellame, vetri, ecc.	1,372,028,699	13,013,620
14. Cereali e prodotti vegetali	514,299,704	52,813,275
15. Animali e spoglie d'animali	34,272,438	4,256,877
16. Oggetti diversi . . .	357,244	413,625
Totali Chilogr.	2,300,454,859	140,104,136

VI. VALORE DELLE MERCI ESTERE GIUNTE IN TRANSITO ED USCITE PER VIA DI MARE *durante gli anni 1889-1888*.

Categorie delle merci		Anno 1889	Anno 1888
1. Spiriti, bevande ed olii	L. it.	3,084,878	3,655,788
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	2,068,600	2,102,309
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine, ecc.	»	399,027	421,067
4. Colori e generi per tinta e concia	»	110,530	234,308
5. Canapa, lino e juta. .	»	9,534	5,524
6. Cotone	»	3,188,425	1,686,927
7. Lana, crine e peli . .	»	187,087	101,535
8. Seta	»	391,649	1,317,325
9. Legno e paglia . . .	»	20,746	16,740
10. Carta e libri	»	127,316	176,745
11. Pelli e loro lavori . .	»	738,776	497,530
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	292,492	1,161,875
13. Pietre, terre, vasellami e vetri	»	44,589	58,210
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali . .	»	1,497,329	998,848
15. Animali, prodotti e spoglie d'animali . . .	»	620,065	952,252
16. Oggetti diversi . . .	»	18,659	135,625
Totale generale	L. it.	12,799,702	13,521,608

Totale transito nel 1888	L. it.	13,521,608
» nel 1889	»	12,799,702
Differenza in *meno* nel 1889	L. it.	721,906

VII. Peso delle merci estere giunte in transito ed uscite per via di mare *durante gli anni 1889-1888.*

Categorie delle merci		Anno 1889	Anno 1888
1. Spiriti, bevande ed olii	Chg.	3,846,573	5,821,138
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	1,098,548	1,082,892
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine, ecc.	»	562,985	248,256
4. Colori e generi per tinta e concia	»	40,356	63,573
5. Canapa, lino e juta . .	»	8,198	3,151
6. Cotone	»	801,134	458,375
7. Lana, crine e peli . .	»	15,582	9,624
8. Seta	»	5,273	31,110
9. Legno e paglia . . .	»	26,887	23,665
10. Carta e libri	»	124,302	144,825
11. Pelli e loro lavori . .	»	356,646	267,509
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	222,126	138,665
13. Pietre, terre, vasellame e vetri	»	323,318	98,263
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali . .	»	7,220,903	3,009,890
15. Animali, prodotti e spoglie d'animali . . .	»	584,819	878,533
16. Oggetti diversi . . .	»	1,206	8,778
Totale generale	Chg.	15,238,756	12,288,247

Totale transito nel 1889 Chg. 15,238,756
» nel 1888 » 12,288,247

Differenza in *più* nel 1889 Chg. 2,950,509

VIII. Merci uscite dal deposito franco nel 1889-1888, *divise per categoria.* — Circa le speciali merci appartenenti a ciascuna categoria ci rapportiamo alle precedenti tabelle.

	MERCI sdoganate (1)		MERCI riesportate (2)		MERCI spedite con bolla-cauz.(3)	
	nel 1889	nel 1888	nel 1889	nel 1888	nel 1889	nel 1888
Categ.	Chilogr.	Chilogr.	Chilogr.	Chilogr.	Chilogr.	Chilogr.
1.	68,596	268,776	2,644,066	2,836,922	8,243	18,823
2.	50,279,888	35,135,802	2,360,792	2,646,103	1,002,407	891,835
3.	356,533	323,175	219,776	240,535	3,859	9,970
4.	27,733	84,893	2,590	19,468	—	—
5.	11,638	8,175	—	—	—	—
6.	102,858	11,191	—	—	—	585
7.	67,369	16,278	—	510	—	309
8.	—	—	—	—	—	—
9.	607,135	209,819	4,057	1,614	—	—
10.	—	—	—	—	—	—
11.	1,720,546	1,648,695	887,174	710,515	—	—
12.	1,391,354	1,198,823	70,965	162,791	9,320	27,120
13.	41,862	12,057	10,931	10,600	—	—
14.	342,466	279,142	223,822	1,097,278	—	—
15.	50,204	49,309	—	—	2,500	—
16.	—	771	272	—	—	—
Totale	55,068,182	39,246,906	6,424,173	7,726,608	1,026,329	948,642

(*Continua*).

BIBLIOGRAFIA

G. Cariati. — **Manuale dell'ingegnere civile e dell'architetto** con 430 figure intercalate nel testo e 277 tabelle per gli usi della pratica. — *Torino, Francesco Casanova, editore, 1890.*

Un volume in 18°, di pag. XXIV-968; legato in tutta pelle; prezzo L. 10.

È un comodo ed elegante volume che, anche esteticamente, si presenta assai bene.

Ad aggiungere l'opera sua ad altre consimili, italiane e straniere, l'Autore fu tratto dallo scopo di riunire in piccola mole una *guida teorica pratica dell'ingegnere civile specialmente e dell'architetto*; mentre quasi tutti i *manuali*, pubblicati in Italia od all'estero, sono diretti al solo studio di progetti di massima e servono all'ingegnere meccanico od industriale.

E del modo con cui ha svolto la materia — per la quale è opportunamente aggiunto in fine del volume un *indice analitico-alfabetico* — l'Autore rende brevemente conto nella *prefazione.*

(1) Queste merci sono comprese già nel commercio speciale d'importazione.
(2) Queste merci sono comprese già nel transito per via di mare.
(3) Queste merci sono comprese già nel transito per via di terra.

L'accurata guida consta di VI parti, che dividonsi in Capitoli; ogni capitolo è il riassunto d'un ramo della scienza dell'Ingegnere. In ciascuno di essi è rapidamente esposto tutto quanto di teoria e di pratica può e deve interessarlo nella soluzione degli svariati problemi che è chiamato a risolvere.

Delle *Parti* e dei *Capitoli* diamo i titoli, siccome quelli che di per sè stessi ben dimostrano tutta l'ampiezza ed il preciso ordinamento delle materie trattate nel manuale:

I. *Matematiche pure.* — 1. Algebra; 2. Trigonometria; 3. Geometria piana; 4. Geometria analitica nel piano; 5. Geometria analitica nello spazio; 6. Calcolo differenziale; 7. Calcolo integrale; 8. Meccanica razionale.

II. *Geometria piana.* — Antiche misure italiane e loro ragguaglio con le misure metriche; misure straniere e loro ragguaglio, ecc.; 1. Linee, superficie, e volumi; 2. Voltimetria; 3. Tracciamento delle curve; 4. Celerimensura; 5. Rilievo del terreno coi metodi della celerimensura.

III. *Meccanica applicata.* — Misura del lavoro; attriti, rigidezza, macchine semplici; 1. Idraulica; 2. Termodinamica; 3. Aerodinamica; 4. Resistenza dei materiali; 5. Organi delle macchine; 6. Macchine.

IV. *Costruzioni.* — 1. Materiali da costruzione; 2. Lavori in terra; 3. Strade ordinarie; 4. Ferrovie; 5. Muri di sostegno; 6. Ponti; 7. Fondazioni; 8. Parti delle fabbriche; 9. Fabbricati militari.

V. *Ingegneria sanitaria.* — 1. Il suolo; 2. L'abitazione; 3. Riscaldamento; 4. Ventilazione; 5. Illuminazione; 6. Acque domestiche; 7. Fognatura domestica; 8. Fognatura cittadina.

VI. *Miscellanea.* — 1. Tariffa dei prezzi delle opere architettoniche e stradali delle principali città d'Italia; 2. Legislazione tecnica.

***

Cilindri e sfere, loro circonferenza, superficie e volume per ogni diametro e lunghezza. — Tavole prontuarie compilate da Camuzzi Caterina *nata* Rossi. — Edizione stereotipa. — *Mendrisio: G. Prina e C.; 1890.*

In vendita a *Torino* presso *Francesco Casanova, Libraio-editore.*

È un lavoro muliebre; tutta una lunghissima e ordinata serie di calcoli numerici, che occupano circa 120 pagine fitte fitte. All'Autrice, dovrebbesi poter muovere cortese appunto di aver creduto opportuno di assicurare che, *quantunque lavoro muliebre*, esso venne allestito colla possibile diligenza da poterlo garantire esatto in ogni sua parte.

Sono frequenti assai i casi di dover determinare la circonferenza, la superficie od il volume dei corpi rotondi e per la soluzione di siffatti problemi la matematica fornisce le opportune formole. Ma queste richiedono laboriosi calcoli, ai quali preferisconsi praticamente le *Tavole prontuarie.*

A sopperire alla mancanza di queste, per le sfere e per i cilindri, intese l'Autrice; la quale ha divisa l'opera sua nelle seguenti *Tavole*, precedute da alcuni *Cenni spiegativi.*

I. Superficie e Volume delle sfere col diametro da 0.001 a 1 inclusivi, di millimetro in millimetro;

II. Circonferenza e superficie dei cilindri col diametro compreso fra 0.001 a 0.999 per ogni millimetro;

III. Circonferenza e superficie dei cilindri col diametro da 1 a 2 metri per ogni cinque millimetri;

IV. Circonferenza e superficie dei cilindri col diametro da metri 2.01 a 3.80 di centimetro in centimetro;

V. Volume dei cilindri col diametro di quelli della Tavola II;

VI. (*Parte I*). Volume dei cilindri di diametro conformi a quelli della Tavola III;

Id. (*Parte II*). Volume dei cilindri di diametro conformi a quelli della Tavola IV;

(*a*) Sviluppo degli archi per ogni grado dell'angolo al centro, riferiti al raggio = 1;

(*b*) Sviluppo degli archi per ogni minuto primo dell'angolo al centro, riferiti allo stesso raggio;

(*c*) Sviluppo degli archi per ogni secondo dell'angolo al centro, riferiti al raggio medesimo.

***

O. M. — **Ricordi della vita ferroviaria.** — *Bologna, Casa Editrice Irnerio, 1890.*

Ed ora — cosa rara davvero — un po' di letteratura amena; di quella a cui, come alla pittura e alla scultura, si può attribuire l'ampia e proficua classificazione di letteratura di genere.

Son bozzetti, schizzi e scenette — fugaci e piacevoli — della vita ferroviaria considerata interpolatamente nel personale e nei viaggiatori; ricche di episodi, incidenti e specialmente di accidenti burocra-

tici, un po' troppo lumeggiati soventi volte o troppo vivamente coloriti.

Ma si capisce: è cosa di genere e sono bozzetti fatti un po' di maniera da un ex impiegato ferroviario.

Comunque è un libriccino che si fa leggere con piacere e fa trascorrere celeremente anche un'ora di treno misto.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Prossime gare tra Ditte Nazionali per locomotive e carrozze della Mediterranea.

Il Ministero dei Lavori Pubblici avendo autorizzato la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ad aprire le gare per la fornitura dei seguenti rotabili:

N. 3 locomotive-*tender*,
» 13 carrozze di 1ª classe,
» 24 carrozze di 2ª classe,
» 50 carrozze di 3ª classe,

da sostituirsi a quelli che hanno raggiunta l'età limite, siamo informati che verranno fra brevi giorni diramati i relativi inviti ai vari Stabilimenti nazionali.

Circa le locomotive, le carrozze e la loro divisione in lotti vedansi le « Informazioni » del n. 45 a pag 714, ove abbiamo appunto pubblicati gli elaborati di gara sottoposti dalla Mediterranea alla approvazione governativa.

><

Prossima gara fra Ditte Nazionali per carrozze e carri della Sicula.

Sarà indetta dalla Società delle Strade Ferrate della Sicilia una gara fra le Ditte Nazionali per la provvista: di N. 10 carrozze di terza classe, a 2 assi, con ritirata; di N. 6 carrozze miste di prima e seconda classe, con ritirata; e di N. 10 carri a bagaglio a 2 assi, con compartimento postale e ritirata.

><

Fabbisogno di materiale metallico d'armamento per l'Adriatica.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al R. Ispettorato Generale delle ferrovie il seguente fabbisogno suppletivo di materiale metallico di armamento occorrente per la linea *Rocchetta Melfi-Gioia del Colle* e dei tronchi *Rionero-Rocchetta Melfi* e *Sulmona-Canzano*.

La quantità e peso del materiale considerato nel fabbisogno, risulta come infra:

Rotaie da m. 12 . . .	N.	4,840	Tonn.	2090.880
Rotaie da m. 11.93 . .	»	460	»	197.561
Ganasce	»	10,600	»	92.220
Chiavarde	»	21,200	»	17.490
Piastrelle di contragiunto	»	10,600	»	21.200
Piastrelle intermedie .	»	63,600	»	127.200
Arpioni speciali . . .	»	21,200	»	9 964
Arpioni ordinari . . .	»	127,200	»	50.880

><

Ferrovia Subappennina.
(Studio generale di massima).

Ci informano da Teramo che la Direzione tecnica governativa per la ferrovia Subappennina, alla quale è preposto l'egregio ing. del Genio Civile, signor M. Cuniberti, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici lo studio generale di massima della ferrovia medesima, il quale dovrà servire di guida nella compilazione dei progetti definitivi dei vari tronchi in cui dovrà essere divisa la linea.

Ci consta che la predetta Direzione, allo scopo di facilitare la scelta del tracciato, ha studiato parecchie varianti, onde si abbiano elementi certi per dare la preferenza a quella linea che concentri in sè la maggior somma di interessi, senza che presenti un eccesso esorbitante di spesa su altri tracciati concorrenti.

><

Ferrovia Salerno-San Severino.
(Stato dei lavori del tronco Fratte-Capezzano al 1º novembre).

L'opera più importante del tronco è la galleria delle Fratte, lunga m. 2396.03. La situazione di essa all'epoca predetta era la seguente: *scavo*, avanzata m. 1400, calotta m. 1384.12, strozzo m. 1346.55, piedritti m. 1288.70, regolamento m. 1281.10; *muratura*, calotta m. 1303.75, piedritti m. 1240.70, arco rovescio m. 169.35. L'avanzamento medio complessivo, per ambedue gli attacchi, pel mese di ottobre p. p. è stato di m. 1.40.

Espropriazioni: sono ultimate. *Movimenti di terra:* possono considerarsi quasi ultimati. *Opere d'arte:* sono ultimate ad eccezione di pochi lavori di finimento. *Case di guardia:* complete, ad eccezione delle opere di finimento. *Fabbricati:* nel fabbricato viaggiatori, nel piano caricatore, coperto e nel magazzino merci sono solo da eseguire lavori di finimento; in quello dei cessi restano tuttora a farsi 3[10 circa delle murature in elevazione.

><

Ferrovia Ponte San Pietro-Seregno.
(Lavori di completamento lungo le sponde dell'Adda).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al R. Ispettorato Generale per approvazione una nuova proposta di lavori di completamento da eseguire alle sponde dell'Adda in corrispondenza della ferrovia da Ponte San Pietro a Seregno.

I lavori da eseguire consistono:

1. Nella costruzione di uno scivolone per lo scarico delle acque della trincea e sponda sinistra dell'Adda;
2. Nelle opere di completamento e di sistemazione agli accessi al viadotto;
3. Nel completamento delle opere di consolidamento della scarpa a sponda destra dell'Adda;
4. Nella sistemazione e nel consolidamento della scarpa a sponda sinistra.

I lavori di cui ai N. 1 e 2 sono a carico dell'Amministrazione ferroviaria; quelli di cui ai N. 3 e 4 dovrebbero essere posti a carico della Società italiana delle Officine di Savigliano, costruttrice del viadotto del quale trattasi.

La spesa complessiva all'uopo preventivata ammonta a L. 133,350, e cioè: L. 16,300 pei lavori di cui al N. 1; L. 72,500 per quelli di cui al N. 2, e L. 44,550 per quelli di cui ai N. 3 e 4.

><

Ferrovia AvezzanoRoccasecca.
(Per la preparazione dei progetti d'appalto dei tronchi Civita d'Antino-Avezzano).

Ci informano da Sora che a cura della Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Avezzano a Roccasecca procedono alacremente i lavori di tavolo per la preparazione dei documenti e disegni per il progetto di appalto dei tronchi della ferrovia medesima, compresi fra Civita d'Antino e Capistrello (m. 14,300) e fra Capistrello ed Avezzano (m. 7,912.10).

(Principio dei lavori sul tronco Sora-Balsorano).

Ci informano pure da Sora che i lavori di costruzione del tronco da Sora a Balsorano, in appalto alla Impresa Strangolini, e pei quali la consegna venne ultimata il giorno 6 ottobre p. p., vennero iniziati nel mese di ottobre medesimo, limitatamente però allo scavo di tre trincee.

Ci consta che l'Impresa sta prendendo disposizioni per l'impianto di cantieri alle estremità del tronco.

><

Conferenze ferroviarie tra i rappresentanti del Governo e i rappresentanti delle tre grandi Reti.

A queste Conferenze abbiamo accennato sin dalle « Informazioni » del n. 33; ed esse ebbero luogo a Roma nei giorni 7, 8 e 9 corrente sotto la presidenza dell'on. Finali, Ministro dei Lavori Pubblici.

Tali conferenze avevano per iscopo di risolvere parecchie importanti questioni che da lungo tempo inceppavano la regolarità dei rapporti fra il Governo e le Amministrazioni ferroviarie, in ordine all'esecuzione di lavori e provviste che queste devono eseguire coi fondi speciali, istituiti dalla legge di approvazione delle Convenzioni, e con fondi stanziati direttamente nel bilancio dello Stato.

Intervennero i Rappresentanti dell'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ed i tre Direttori Generali delle grandi Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Sappiamo che si ottenne facilmente di togliere non poche difficoltà che nella esecuzione di contratti, così complicati come quelli d'esercizio delle tre grandi Reti, non altrimenti possano venire appianate che per via di reciproche transazioni, e che, rimesse all'esame di funzionari i quali non siano investiti delle facoltà spettanti soltanto ad un Ministro o ad un Direttore Generale di Società, corrono inevitabilmente il pericolo di dare luogo a lunghe discussioni ed a ritardi nella risoluzione degli affari con danno delle parti contraenti e dell'andamento di così importante servizio pubblico. Moltissime qnestioni, poi, non sono d'importanza tale che per esse sia il caso di ricorrere ai Collegi arbitrali istituiti dalla legge del 27 aprile 1885; dai quali del resto non potrebbero sempre venire decise con quella sollecitudine che l'interesse del servizio spesso richiede.

Opportunamente, perciò, venne quindi stabilito dall'on. Finali che debbano d'or innanzi aver luogo periodiche conferenze fra il Ministro ed i Direttori generali per comporre le nuove controversie che man mano sorgessero nei rapporti quotidiani fra gli uffici dell'Ispettorato e quelli della Società.

Intanto nelle riunioni tenute in questi giorni vennero presi importanti accordi intorno a questioni riguardanti la misura ed il modo di contabilizzazione dei diversi compensi spettanti alle Società per la esecuzione dei lavori che esse eseguiscono coi fondi di riserva e della cassa patrimoniale; e vennero pure concordate definitivamente norme speciali, da lungo tempo in corso di studio e di discussione, per l'applicazione del Regolamento sulle costruzioni, analogamente a quanto già erasi fatto pel Regolamento d'esercizio fin dal dicembre 1887.

Con la Società della Rete Sicula venne pure composta una vertenza relativa all'esercizio del tronco di diramazione dalla stazione di Licata al Porto omonimo.

Per altre poche questioni, infine, per le quali è in corso di studio un modo di componimento, si terranno nei primi del prossimo gennaio nuove riunioni fra il Ministro e i Direttori delle tre Reti.

><

Per la colonizzazione interna del Regno.
(Rinvio della Conferenza ferroviaria a Roma).

La riunione della conferenza che doveva tenersi a Roma nella prima decade del corrente mese presso il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, per discutere le modalità da adottarsi circa la colonizzazione interna del Regno, venne rimandata ad altro giorno da destinarsi.

Circa i rappresentanti del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, del Ministero dei Lavori Pubblici e delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie, Mediterranea, Adriatica e Sicula vedi nelle « Informazioni » del n. 44 a pag. 700.

><

Attivazione di doppio binario sulla Mediterranea.

Sulla tratta *Voghera-Casteggio* della linea *Alessandria-Piacenza*, a datare dal giorno 20 del corrente mese, sarà attivato il servizio a doppio binario, incominciando dal treno 401.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari relativi al servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possano approvarsi i seguenti progetti:

a) Progetto dei lavori occorrenti per la costruzione di un argine contenitore del rivo Alanno e rialzamento di livellette fra i chilom. 26 e 28 della ferrovia Pescara-Aquila, la di cui spesa è preventivata di L. 49,300;

b) Progetto per la costruzione di un rifornitore nella stazione di Cavallermaggiore, lungo la linea Troffarello-Cuneo, con annesso preventivo di spesa di L. 22,500;

c) Il progetto per il rimboschimento con robinie di un tratto del rilevato ferroviario fra San Giovanni in Persiceto e San Felice, con annesso preventivo di spesa di L. 9,700;

d) Il progetto pell'impianto di una nuova fermata d'incrocio fra Ripalta e Poggio Imperiale, lungo la linea Bologna-Otranto, con preventivo di spesa di L. 39,432.

2. Che possa approvarsi la maggior spesa occorrente per i lavori di compimento del tronco della ferrovia Benevento-Avellino compreso fra Benevento ed Altavilla, nella somma di L. 1,675,651;

3. Che possa approvarsi il progetto di ampliamento della stazione di Gioia del Colle, nella linea Bari-Taranto, in dipendenza dell'innesto nella medesima della linea Rocchetta Melfi-Gioia del Colle;

4. Che si possano approvare gli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Toschi Luigi, per il compimento del tratto della ferrovia Faenza-Firenze, compreso fra le progressive 6.792 e 10.700.59;

5. Che meriti la ministeriale approvazione il progetto di appalto per la costruzione di due travate metalliche nel primo tronco della ferrovia Salerno-San Severino, compreso fra Salerno e Fratte, l'una della luce di m. 40.70 e l'altra di m. 15.30, con annesso preventivo di spesa di L. 85,300;

6. Che, salve talune avvertenze, possa concedersi al signor Joseph Breuer la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a scartamento ridotto di metri 0.90 da Varese per Robarello a Campo dei Fiori, della lunghezza di m. 8,860 e dell'importo presunto di L. 1,341,268.59.

><

Il prefato Consiglio ha anche dato parere:

a) Sulla questione di applicabilità o meno della multa contrattuale inflitta ai fratelli Invitti e Comp. di Milano per ritardata consegna di N. 30 carri a due assi per trasporto dei liquidi;

b) Su una domanda dell'Impresa Tassara e Figli per essere esonerata dal pagamento della multa per ritardo nella consegna del materiale minuto d'armamento da servire pei tronchi da San Filippo a Patti, nella linea Messina-Patti-Cerda.

><

Tariffe.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il secondo supplemento alle tariffe per il *trasporto delle merci a grande velocità ed a piccola velocità in servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera* (Via Gottardo) da attuarsi col 1° del mese di dicembre p. v.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto della sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Belluno lungo la linea Treviso-Belluno;
2. Impianto di una ferrovia a cavalli sulla strada provinciale Arci-Sora;
3. Progetto di pensilina metallica nella stazione di Monselice lungo la ferrovia Legnago-Monselice;
4. Progetto per lo spostamento della stazione di Sassoferrato lungo il primo tronco Fabriano-Pergola della ferrovia S. Arcangelo-Urbino-Fabriano;
5. Provvista di materiale mobile per le ferrovie complementari della rete Adriatica;
6. Progetto definitivo della ferrovia Barletta-Spinazzola e variante di Andria;
7. Convenzione Biagini per elevazione di un fabbricato in vicinanza della stazione di Padova;
8. Domanda Sorrentino per la concessione delle linee Napoli-Torre Annunziata-Castellamare-Sorrento e Napoli-Torre-Sarno;
9. Impianto di siepi vive lungo il tronco Roma-Avezzano della ferrovia Roma-Sulmona;
10. Concessione per depositi di paglia a distanza illegale lungo la ferrovia Arezzo-Fossato;
11. Perizia di maggiore spesa pel compimento del tronco Valsavoia-Scordia nella ferrovia Valsavoia-Caltagirone;
12. Progetto per la sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Orvieto;
13. Completamento della massicciata lungo il tronco Avezzano-Sulmona della linea Roma-Sulmona;
14. Progetto per proteggere con un muro di difesa dalla caduta dei massi il casello al km. 43.711 della linea Udine-Pontebba;
15. Progetto di lavori di ripristino a difesa lungo i tronchi da Fornovo a Ghiare della linea Parma-Spezia;
16. Convenzione stipulata dalla Società delle Ferrovie del Mediterraneo col Comune di Finalmarina per la costruzione di un muro a distanza ridotta dalla linea Genova-Ventimiglia;
17. Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Strangolini per le opere di consolidamento lungo il tronco Celano-Collarmele della ferrovia Roma-Sulmona;
18. Collaudo della fornitura e posa in opera fatto dall'Impresa Industriale Italiana delle travate metalliche lungo il tronco Valle-Pisciotta della ferrovia Battipaglia-Castrocucco.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Lucca-Viareggio. — *Per la prossima apertura all'esercizio.* — Annunciasi che la Direzione tecnica governativa per la costruzione della ferrovia Lucca-Viareggio ha fatte istanze presso il R. Ispettorato Generale per la visita di ricognizione della linea.

Le prove statiche e dinamiche dei ponti metallici ebbero luogo addì 27, 28 e 29 dello scorso ottobre e diedero buoni risultati.

Ferrovia Fano-Urbino. — *Istanza e concorso della provincia di Pesaro ed Urbino per la costruzione.* — In una sua recente adunanza il Consiglio Provinciale di Pesaro ed Urbino ha votato il seguente ordine del giorno da trasmettersi al Ministro dei Lavori Pubblici:

« Il Consiglio Provinciale fa istanza al Governo affinchè voglia trovare il modo di sollecitare la costruzione della ferrovia Metaurense, da Fano ad Urbino, inscritta nella legge 20 luglio 1888, per togliere dall'isolamento, il più presto possibile, la città di Urbino e tutta quella importante regione, che è la popolata Valle del Metauro, allacciandola alla ferrovia litoranea;

« E porta a cognizione del Governo che esso Consiglio ha stabilito con sua deliberazione di tenere sempre disponibile, fra i residui passivi, la somma già inscritta nei suoi bilanci per la costruzione della detta linea Metaurense ».

Ricordiamo che di precedente istanza del Consorzio per la costruzione di questa ferrovia, abbiamo dato notizie nel n. 17, a pag. 268.

Ferrovie Napoli-Sorrento e Napoli-Sarno. — *Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici circa la concessione.* — Nella seduta del 4 corrente il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, presa in esame la domanda Sorrentino per la concessione della costruzione e dell'esercizio delle due linee ferroviarie a sezione ridotta Napoli-Torre Annunziata-Castellamare-Sorrento e Napoli-Torre-Sarno, ha emesso parere che, per l'applicazione dell'art. 1 della legge 30 giugno 1889, la chiesta concessione possa essere accordata.

Circa tale domanda di concessione, ricordiamo quanto abbiamo pubblicato nelle « Informazioni » del n. 49 del 7 dicembre 1889 a pag. 781, e del n. 52 del 28 dicembre 1889, a pag. 836.

Tramvie di Napoli. — *Nuova deliberazione del Consiglio Comunale circa la convenzione colla Società dei Tramways Napoletani.* — Di altra deliberazione, presa nella seduta del 27 scorso ottobre, colla quale chiedevasi, oltre un canone annuo fisso, la partecipazione del 10 0/0 sull'introito lordo, abbiamo dato il testo ed ampie notizie nel n. 45, a pag. 717; accenniamo ora alla discussione e successiva deliberazione in seguito alla risposta del Consiglio d'Amministrazione della Società Tramviaria Napoletana alla precitata deliberazione del Consiglio Comunale.

Della risposta del Consiglio d'Amministrazione fu data comunicazione al Consiglio Comunale nella seduta del 6 corrente; eccone il testo:

« Accettiamo di pagare, oltre il premio di 300,000 lire e il canone annuo fisso di 420 mila, il 10 per cento su tutti gli introiti superiori ad una cifra comprendente, per le linee comunali attuali, l'introito del 1889, aumentato di 700 mila lire per le linee da concedersi, siano o non siano costruite. Il raffronto degli introiti futuri ed attuali si farà in avvenire come adesso per le linee che si trovano parte in città, parte fuori città, attribuendo alla parte in città una parte degli introiti proporzionale alla lunghezza di questo tronco, paragonata alla lunghezza totale. Queste condizioni

sono subordinate alla concessione immediata della strada del Duomo. La riduzione del canone stipulata nell'articolo 11 della convenzione sarebbe fissata a lire 13,386 per chilometro ».

Ogni discussione in merito fu rinviata alla seduta dell'11 corrente, previo incarico alla Giunta di presentare una particolareggiata relazione.

Nella seduta dell'11 fu fatta una lunga e plenaria discussione; dopo la quale, respinto per appello nominale un ordine del giorno, non accettato dalla Giunta, fu approvato con soli 4 voti contrari il seguente ordine del giorno accettato dalla Giunta:

« Il Consiglio, udita l'ampia discussione, accetta la proposta della Giunta sotto l'espressa convinzione che la Società paghi il 10 0[0 sugli introiti lordi di tutte le sue linee costruite su suolo comunale al di là della somma di lire 350,000 anzichè di lire 698,644 proposta dalla Giunta ».

Tramvia a vapore Messina-Giampilieri. — *Domanda di concessione.* — Il delegato della Società belga per l'esercizio della tramvia Messina-Barcellona ha presentato una domanda formale alla Deputazione Provinciale di Messina per la concessione della linea tramviaria a vapore Messina-Giampilieri.

Il delegato della Società belga non chiede che una sovvenzione chilometrica di esercizio e dichiarasi pronto a versare quella cauzione che parrà opportuna all'autorità provinciale.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Per l'apertura del tronco Montauroux-Grasse della ferrovia Draguignan-Grasse.* — Il Ministro francese dei Lavori Pubblici ha autorizzata la Compagnia delle Strade Ferrate del Sud di Francia ad aprire all'esercizio, l'8 corrente, la sezione Montauroux-Grasse della ferrovia Draguignan-Grasse.

Questa sezione misura una lunghezza di metri 18,610.60 e comprende, oltre le due stazioni estreme, la stazione di Peymeinade e la fermata di Saint-Jacques.

Della linea Draguignan-Grasse abbiamo date parecchie notizie, per le quali rimandiamo i nostri lettori ai numeri 42 e 28. Per la sua importanza tuttavia, trovandosi essa ai confini nostri, aggiungiamo qualche altro particolare.

La sezione, di cui abbiamo testè annunciata l'apertura all'esercizio, completa la ferrovia a scartamento ridotto della Compagnia del Sud-Est; la quale, collegando Grasse a Draguignan, si raccorda per Meyrargues alla linea della P. L. M. di Grenoble. Questa ferrovia fu costrutta molto rapidamente, essendochè furono sufficienti all'uopo due soli anni, nonostante considerevoli lavori d'arte e specialmente il viadotto che attraversa la valle ed il fiume della Siagne. Questo viadotto è metallico e misura una lunghezza di 240 metri; ha tre travate, di cui una posa sopra una pila dell'altezza di 71 metri.

— La linea *Grasse-Nizza* sarà compiuta l'anno prossimo. La costruzione dell'intiera ferrovia *Nizza-Draguignan* fu creduta assolutamente indispensabile dal punto di vista strategico. E ciò perchè, correndo la linea principale della P. L. M. lungo il mare, da Saint-Raphaël sino a Nizza, in tutto pericolo di un colpo di mano o di un bombardamento dal mare, si vollero assicurare altrimenti le comunicazioni terrestri e specialmente il trasporto ferroviario delle truppe da e per quell'ampio accampamento fortificato che è divenuto il contado di Nizza Marittima.

— *Manovre ferroviarie di mobilitazione.* — A complemento delle notizie date nel n. 44 a pag. 703, ecco le operazioni eseguite in Francia dalla prima Sezione tecnica dei Ferrovieri verso la fine dello scorso mese:

Il 27 ottobre, in presenza del colonnello Michal e degli Ufficiali che l'accompagnavano, la Sezione ha fatto dei nuovi esperimenti circa ai materiali destinati a sostituire quelli danneggiati dal nemico.

Il 28 la Sezione ha fatto la concentrazione, a Champagnole, del personale e del materiale, distribuito sulla linea d'Andelot e di Saint-Laurent.

Il 29 vi è stato esperimento di concentramento e di dislocazione a Lous-le-Saumier, del personale e del materiale suddiviso nella linea da Champagnole a Lous-le-Saumier, in un treno partito alle 8,20 ant. da Champagnole e giunto a Lous-le-Saumier alle 11,10.

L'esperimento di mobilitazione e i lavori della Sezione, secondo i giornali francesi, sono riusciti bene.

Ferrovia del Gottardo. — *Ripartizione di interesse al capitale sussidi per l'esercizio 1889.* — Nella seduta del Consiglio Federale, del 4 corrente, fu deliberato in proposito quanto specifichiamo:

Coll'art. 17 della Convenzione del Gottardo gli Stati contraenti si sono riservati il diritto alla partecipazione agli utili finanziari dell'impresa solo nel caso che questi avessero a superare il 7 0[0 del dividendo da ripartirsi fra gli azionisti. Al tempo stesso venne disposto che, in questo caso, la metà del di più sarà ripartita come interesse fra gli Stati convenzionanti in proporzione dei loro sussidi.

Il caso di una tale ripartizione di interesse al capitale sussidi si presenta ora, in quanto che, secondo una comunicazione della Direzione all'Assemblea generale degli azionisti della Società della ferrovia del Gottardo del 30 u. s. giugno, il dividendo per l'anno 1889 venne fissato a 7.4 0[0; di cui 7.2 0[0, ossia fr. 36 per ogni azione, spetta agli azionisti, e 0.2 0[0, od un complesso fr. 68,000, spetta agli Stati della Convenzione (1). Di questa somma toccheranno al *pro rata* delle somme di sussidi: all'Italia, fr. 33,097.35; alla Germania, fr. 18,053.10, ed alla Svizzera, fr. 16,849.55.

I fr. 16,849.55 toccanti alla Svizzera sono ripartiti nel modo seguente:

	Importo sussidi Fr.	Quota di dividendo Fr.
Confederazione . . .	4,500,000	2,707.97
Cantone di Zurigo . .	2,002,500	1,205.04
» Berna . . .	1,502,000	903.86
» Lucerna . .	2,200,000	1,323.79
» Uri . . .	1,000,000	601.77
» Svitto . . .	1,030,000	619.82
» Obwalden .	45,000	27.08
» Nidwalden .	25,000	15.04
» Zugo . . .	250,000	150.44
» Soletta . .	350,000	210.62
» Basilea Città	1,602,000	964.04
» Basilea-Camp.	211,500	127.27
» Sciaffusa . .	200,000	120.35
» Argovia . .	1,422,000	855.72
» Turgovia . .	140,000	84.25
» Ticino . .	3,000,000	1,805.31
Ferrovia Centrale . .	4,260,000	2,563.54
Ferrovia Nord-Est . .	4,260,000	2,563.54
Totale	28,000,000	16,849.55

Ferrovia nel Nord Africano. — *Linea tra il Marocco e l'Algeria.* — Il *Journal des Transports* riporta dal *Courrier de Tlemecen* che l'ambasciatore francese a Tangeri ha dimandato, circa la fine dello scorso settembre, al Sultano del Marocco l'autorizzazione di fare costrurre una strada ferrata dalla frontiera Algerina a Fez. Il Sultano ha chiesto tre mesi per fare una risposta; intanto furono da lui nominati otto delegati, o ministri arabi, per lo studio del progetto. Nello stesso settembre fu tenuta da questi una prima conferenza.

Notizie Diverse

Commissione permanente per la direzione dei servizi del porto di Genova. — *Adunanza del 4 corrente.* — Sotto la presidenza del prefetto, presidente, furono prese le seguenti deliberazioni:

(1) Vedi all'uopo nel *Decimottavo Rapporto*, pubblicato nel *Monitore* « Risultati finanziari » nel n. 42, a pag. 667.

Che venga trasportato al ponte Andrea Doria il servizio che ora si fa dalla ferrovia ai capannoni A, B, C, e che le tettoie stesse vengano convenientemente divise da tremezze illuminate;

Che sia tolta dal Molo Vecchio una lapide di valore storico colà esistente e consegnata, previa l'approvazione del Ministero competente, al Municipio, che la destinerà al Museo archeologico di prossimo impianto;

Che si provveda alla pronta sistemazione del terreno attiguo ai nuovi fabbricati pel servizio doganale a ponte Reale e ponte Calvi;

Che sia ceduto alla Camera di Commercio il locale per il deposito dei vini sulla calata Morosini;

Che sia ceduto un capannone alla Camera di Commercio per servire di ricovero alle guardie notturne.

Esposizione Nazionale di Palermo. — *La Divisione delle industrie estrattive e metallurgiche.* — Nel n. 30 del 26 luglio, a pag. 482, abbiamo pubblicato il *programma generale* dell'Esposizione coll'indicazione delle 12 grandi divisioni e rispettive classi e categorie (1).

Diamo ora più particolareggiate notizie sulla *Divisione I*, che comprende le *Industrie estrattive e metallurgiche.*

Questa mostra è divisa in quattro classi:

Nella *prima* figurerà tutto quanto riguarda i materiali e i procedimenti dell'arte mineraria, come a dire: disegni, modelli, piani relativi alle coltivazioni minerarie, rilievi di campi minerali superficiali, carte geognostiche e geologiche, studi statistici relativi alla industria mineraria, materiale per la trivellazione del terreno, o per la ricerca di acque potabili o minerali, per lo scavamento dei pozzi, la preparazione delle mine, e via di seguito. I sistemi di trasporto di tutto quello che dalla miniera deve andare all'aperto, tutti i diversi forni, i processi di preparazione dei minerali, e ogni cosa finalmente che ha attinenza con l'ordinamento, l'amministrazione delle aziende minerarie figurerà in questa *prima classe.*

Nella *seconda classe* figureranno i prodotti delle cave. Questi prodotti possono essere o greggi o lavorati. Vanno inoltre compresi in questa classe tutti i materiali ottenuti per mezzo di processi appositi, come a dire stucchi, marmi artificiali, lava metallica e cose simili. Nel regolamento speciale della Divisione è fatta raccomandazione agli espositori di fornire tutte le notizie riguardanti la località della cava, l'epoca in cui fu aperta, la produzione annua, il numero degli operai che vi lavorano, l'uso dei prodotti e i prezzi unitari.

Nella *terza classe* figureranno i campioni di minerali metallici e metalli grezzi ricavati da quei minerali. È fatta raccomandazione agli espositori di mandar campioni in tanta quantità, che possano essere studiati bene. I prodotti dei metalli grezzi, i lavori di ghisa modellata, i ferri e gli acciai ridotti in fili, in reti, in tessuti, in chiodi, spilli, aghi, in attrezzi ed utensili agrari, in armi, arnesi da casa, ecc., andranno compresi in questa *terza classe*, in cui figureranno inoltre i minerali grezzi o depurati, quantunque non metallici, come a dire lo zolfo, le piriti, per la fabbricazione dell'acido solforico, il salgemma, il cristallo di rocca, l'amianto, la steatite. Tutti i processi di fabbricazione dei prodotti suindicati figureranno anche in questa classe, in cui saranno ammessi financo i combustibili fossili. Per ogni cosa è necessario indicare la località della miniera o della torbiera e tutto quello che riferiscesi alla produzione annua, ai prezzi, all'impiego dei prodotti e agli operai addetti sia alle cave, che alle officine.

I saggi delle acque minerali che hanno potuto o potrebbero avere un'applicazione all'industria e alla terapeutica, figureranno nella *quarta classe*, purchè siano accompagnati da tutte le indicazioni relative alla sorgente, all'uso, al costo e via di seguito. I prodotti dell'elaborazione delle acque marine figureranno parimenti nella *quarta classe* di questa mostra d'industrie metallurgiche ed estrattive.

(1) Ricordiamo inoltre che nel n. 45 abbiamo riassunto due importanti circolari del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio: l'una ai Presidenti delle Camere di commercio, l'altra ai Presidenti delle Banche popolari, delle Società cooperative industriali, degli Istituti di previdenza, ecc.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 28,200 per la costruzione di un tratto di arco rovescio nella galleria di Cattolica, lungo la linea Bologna-Ancona;

L. 133,350 * per lavori di completamento lungo le sponde dell'Adda, ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno;

Fabbisogno * di materiale metallico di armamento di nuove linee.

Rete Mediterranea. — L. 161,000, per l'esecuzione dei lavori di rialzamento dell'argine stradale in due tratti attigui ai ponti sui torrenti Gragnano e Pace (linea Empoli-Chiusi) con sostituzione dell'impalcatura metallica dei ponti stessi;

L. 38,000, per il risanamento e completamento della massicciata nel tratto fra i km. 37 e 42.913 della ferrovia Taranto-Reggio, fra le stazioni di Ginosa e di Metaponto;

L. 5200, per lavori di riparazione ai danni riscontrati nel cunettone scaricante le acque del rio Lenticello, superiormente alla galleria di Ronco, nella linea da Gallarate a Laveno.

Rete Sicula. — L. 4886 per la ricostruzione del serbatoio del rifornitore d'acqua nella stazione di Giardini e per altre opere accessorie nella stazione medesima;

L. 4512 per le riparazioni di un tratto di muro di controriva, a sponda destra del fiume Dittaino, presso il km. 170.875 da Palermo, della linea Bicocca-Caltanissetta-Canicatti-Caldare;

Progetto per l'impianto di segnaletti indicativi ed imperativi in alcuni scambi delle stazioni di Giardini, Giarre, Carubba, Mangano ed Acireale, nella linea Messina-Catania;

Progetto pell'aggiunta di nuovi binari e relativo ampliamento del piazzale, ed impianto di un rifornitore supplettivo provvisorio in stazione di Leonforte;

Progetto per il raddoppiamento di binario ed impianto di servizio telegrafico in stazione di Mercatobianco;

Progetto per l'impianto d'una piattaforma di m. 5.50 e di breve tratto di binario in stazione di Girgenti;

Progetto per impianto di nuovi binari, raddoppiamento del rifornitore e costruzione di un rifornitore supplettivo provvisorio in stazione di Montemaggiore.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Prossimamente gara * fra Ditte nazionali per fornitura locomotive e carrozze.

Rete Sicula. — Prossimamente gara * fra Ditte nazionali per provvista carrozze e carri.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Lavori di scogliera a difesa del viadotto Rivoli-Bianchi al km. 32.918 della linea Udine-Pontebba, preventivati in L. 30,000, a Ponzoni Giuseppe, col ribasso del 25 0[0 sui prezzi di tariffa.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cosenza. — Costruzione del tronco Cosenza-Pietrafitta del tronco Cosenza-Nocera Tirrena (V. « Informazioni » del n. 41) al signor Aletti col ribasso del 38 0[0.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea. — La Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche (fonderia Rocchetti) di Padova per fornitura di 9 piattaforme girevoli in ferro, ghisa, acciaio e bronzo;

Larini Nathan e C., di Milano, per fornitura di 8 piattaforme girevoli in ferro, ghisa, acciaio e bronzo;

Semprebene Achille, di Roma, per appalto lavori di riparazione dei danni prodotti da un ciclone alla grande tettoia interna della stazione di Roma-Termini;

Didero, di Torino, per fornitura di metri 10,000 di cancellata a graticci per chiusura stazioni e di 11,000 picchetti di consolidamento;

Selmi Mariano, per ricostruzione del ponte 2° di Decimo sulla linea Cecina-Volterra;

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche in Padova, per fornitura e posa in opera di impalcature in ferro per il nuovo cavalcavia al km. 77.972 della linea Roma-Napoli;

Della Noce Angelo, di Stradella, per riparazioni al ponte sulla Trebbia presso Piacenza.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Ravenna (21 novembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti pei lavori di rialzo e rinfianco dell'argine destro di Reno dallo sbocco del Santerno vivo a quello del Santerno abbandonato o canale di Fusignano (m. 5561). Importo L. 150,475. Cauz. provv. L. 5000. Cauz. def. il decimo.

Genio Militare di Vercelli (24 novembre, ore 11 ant. unico e definitivo). — Appalto dei lavori di restauro ai tetti e pavimenti, rinnovazione di imposte, di porte e di sportelli a vetri e rifacimento di volte nella caserma S. Giacomo in Vercelli. Importo L. 10,000. Cauzione L. 1000. Lavori compiuti in giorni 90.

Municipio di Alvignano (Caserta), (27 novembre, ore 11 1/2 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di remissione delle strade comunali. Importo L. 14,194.58. Cauz. provv. L. 2000. Cauz. def. L. 4000. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Rovigo (29 novembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di imbancamento a destra d'Adige in drizzagno e volta Fornaci; drizzagno Pagan e marezzana Colomban, Comune di Lusia (mt. 1220). Importo L. 75,376. Cauz. L. 1800. Lavori compiuti in 210 giorni.

Municipio di Valeggio sul Mincio (Verona), (29 novembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per l'erezione di un fabbricato scolastico nel capoluogo del Comune. Importo L. 58,000. Cauz. L. 5800. Fatali 17 dicembre, ore 2 pom.

Municipio di Monterotondo (Roma), (29 novembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori e provviste per l'esecuzione delle opere del piano di risanamento:

a) Sistemazione della strada di circonvallazione a ponente della città;

b) Costruzione di fognoni collettori e di fogne minori e prolungamento di quelle esistenti;

c) Costruzione di un serbatoio con lo scarico automatico per la polizia delle fogne;

d) Apertura di tre sbocchi di vie interne sulla strada di sopra indicata.

Importo L. 24,201.50. Cauz. provv. L. 1500. Cauz. def. L. 200. Fatali 15 dicembre.

Francia. — *Prefettura di Lione.* — 26 novembre, ore 2 p. — Demolizione dei forti dei Brotteaux e del Colombier. Importo rispettivo: fr. 10,000; e fr. 30,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Genova — (19 novembre, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 3000 di **olio minerale**. Importo L. 1500. Cauzione L. 150. Consegna a giorni 60.

R. Fonderia — Torino — (22 novembre, ore 9 ant., unica e definitiva). — Fornitura di tonn. 500 **litantrace** grasso per macchine a vapore. Importo L. 19,500 Cauzione L. 1950. Consegna a giorni 60.

R. Fonderia — Torino — (25 novembre, ore 9 ant., unica e definitiva). — Fornitura di tonn. 400 **litantrace** magro. Importo L. 15,600. Cauzione L. 1560. Consegna a giorni 80.

Città di Spezia (25 novembre, ore 10 ant., fatali). — Fornitura di tonn. 1500 di **carbone** Newpelton a L. 25.53 la tonn.; tonnellate 25 di **terra** refrattaria a L. 32.30 la tonn. (V. n. 44).

Francia. — *Municipio di Lione.* — 1° dicembre, ore 3 pom Fornitura di 300,000 Kg. **d'acido solforico** per la Direzione generale d'Artiglieria di Lione. Presentare domanda d'ammissione alla gara prima del 24 corrente.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Bartolomeo Muzio e C., Genova, portellini di bronzo e di ferro, L. 15,186.99;

Steel Company of Scotland, Glasgow, verghe d'acciaio, L. 12,900;

Morgan Corneille Company, Londra, forni per crogiuoli, L. 5400;

F. Tosi e C., Legnano, apparato motore di 100 cavalli, L. 47,400;

Giov. Ferroni, Roma, legno quercia, L. 7000;

Antonio Schucany, Napoli, legno abete del Nord, L. 13,425.75;

Fano Emanuele, Venezia, candele steariche, L. 8,394.75;

Società anonima cooperativa di produzione, Sampierdarena, caldaie tubolari d'acciaio, L. 10,047.96.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione del ponte metallico sul fiume Leuda, per conto del sig. Scotto di Tella.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Novembre 8	9bre 15
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 705.50	699.50
» »	Mediterranee	» 570.50	567.50
» »	Sicule	» 610	605
» »	Sarde (preferenza)	» 285	285
» »	Palermo Marsala-Trapani	» 360	360
» »	Gottardo	» 815	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 538	538
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 294	297
» »	Novara-Seregno	» —	—
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 310.50	310.50
» »	» 2ª emiss.	» 308.50	308.50
» »	Centrale Toscana	» 510	510
» »	Meridionali	» 308	308.50
» »	Sarde, serie *A*	» 306	306.25
» »	» serie *B*	» 309.50	309.50
» »	» 1879	» 300	299.50
» »	Pontebba	» 456	463
» »	Nord-Milano	» 266	268.50
» »	Meridionali Austriache	» 337	537.50
» »	Gottardo 4 %	» 102	102

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Debito Pubblico del Regno d'Italia. — La Direzione Generale avvisa il pubblico che col 20 corr. novembre comincierà il pagamento dei *coupons* della Rendita 1° gennaio 1891.

Strade Ferrate della Sicilia Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani). — Obbligazioni (5 0/0 2ª emissione) estratte e rimborsabili in L. 300 dal 1° dicembre c. a. Dal N. 26991 al 27000 — dal 31321 al 31330 — dal 31781 al 31784.

Tramways di Torino. — Obbligazioni estratte rimborsabili dal 1° febbraio 1891 in L. 300, numeri:

196 248 408 459 510 1136 1897 1951.

Società Anonima delle Tramvie e Strade Ferrate Economiche (Roma, Milano, Bologna, ecc.). — Dal 15 corr. novembre viene pagata la cedola N. 24 delle Obbligazioni in L. 6.25, presso il *Comptoir d'Escompte* di Bruxelles.

Tramways Provinciali di Napoli. — Elenco delle obbligazioni estratte e rimborsabili dal 1° dicembre prossimo in fr. 300.

15	666	688	866	910	1166	1167	1475	1553
1777	2113	2142	2196	2227	2355	2644	3052	3783
3859	3976	3989	4347	4377	4955	4960	5134	5300
5522	5736	6269	6341	6356	6657	6856	6963	6980
7181	7224	7385	7495	7554	7560	7634	7665	7692
7891	7900	8053	8306	8317	8484	8556	8615	8819
9155	9458	9691	9936.					

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Revoca di concessione di miniera in Italia.

Con decreto ministeriale del 10 novembre corrente è stata revocata la concessione della miniera aurifera denominata *Prebemardo* e *Locasca,* posta nel territorio dei Comuni di Schieranco e Antrona piana, provincia di Novara, stata già accordata con R. Decreto del 2 marzo 1879 ai signori Vitale Amodini, Carlo Antonio Mazzocchi Genzana e Giuseppe Mazzocchi.

Carboni.

Belgio. — Continua la lotta tra la produzione nazionale e l'importazione tedesca; continua perciò il ribasso dei prezzi della prima per sostenersi contro la seconda. È difficile, di conseguensa, indicare i prezzi dei carboni belgi; tuttavia si possono segnare i seguenti: *cokes* fr. 19. Sostenuti i carboni per famiglia; *tout-venant* da 21 a 22. Carboni industriali: *tout-venant* mezzo grosso, fr. 15; *fines* fr. 13. Carboni per metallurgia fr. 14.

Germania. — Mercato sempre fermo; scemano le domande di carbone per l'industria siderurgica, ma aumentano quelle del carbone ad uso domestico. Carbone per il gaz da M. 12 a 14; *flambant, tout-venant*, da M. 9.50 a 12. Carboni grassi: *tout-venant*, da M. 8.50 a 9.50; carbone *a coke*, da M. 7 a 8. Carboni magri: *tout venant*, da M. 9 a 10.50; minuto, da M. 4.50 a 5. *Cokes*: per fonderia, da M. 15 a 17; per alti forni, da M. 13 a 15; minuto, da M. 16 a 20; mattonelle da M. 12.50 a 14.50.

Inghilterra. — Mercato fermo, attivo. Carbone per locomotive, *Northumberland* 1ª qualità, da 11 sc. 6 d. a 12 sc. la tonnellata, franco a bordo; minuto, da 6 sc. a 6 sc. 6 d. Carbone per il gaz, invariato, da 11 sc. a 11 sc. 6 d. Carbone domestico in grande domanda. *Coke* per alti forni, consegna a Middlesbrough, 17 sc. 6 d.

Ferri e Ghise.

Belgio. — Mercato dei ferri inattivo. Ferri fr. 140; *tôles*, nominali, a fr. 160.

Francia. — Nei ferri lo *statu quo* della settimana precedente. A Parigi i ferri mercantili da 170 a 175 fr.; le *poutrelles* da 175 a 180 fr.

Nel Nord i prezzi della settimana precedente; ferri fusi, n. 1, fr. 150. Nelle Ardenne il ferro quotasi a 170 fr.; la ghisa varia da 60 a 80 fr. secondo i numeri. Nella Champagne gli acciai fusi secondo i nuovi sistemi: temprato fr. 80 ogni 100 chilogr.; 1ª qualità, per meccanismi, fr. 120; qualità superiore fr. 150.

Inghilterra. — *Middlesbrough*. — Mercato pesante nei ferri fini. Barre in aumento di 2 sc. 6 d.; id., ordinarie, Ls. 6-2-6; *Best-bars*, Ls. 6-12-6; *Best-best-bars*, Ls. 7-12-6; *tôles* per navi, Ls. 6-5; *tôles* per caldaie, Ls. 7-5: il tutto collo sconto del 2 1[2 0[0.

Mercato degli acciai poco animato. Rotaie pesanti Ls. 5-2-6; *tôles* per navi, Ls. 6-15; corniere, Ls. 6-10; il tutto collo sconto del 2 1[2 per cento.

Per la ghisa, mercato fermo. *Cleveland*, n. 3, 48 sc. 6 d.; *Warrants*, a contanti, 48 sc. 7 d.

— *Glascow*. — *Warrants*, 51 sc. 1[2.

Rame.

Francia. — *Parigi*. — Ribasso di fr. 5 sui prezzi della settimana precedente.

Germania. — *Amburgo*. — Mercato calmo, ma fermo, eccetto il laminato inglese, in ribasso di 3 punti.

Inghilterra. — *Londra*. — *Chilì*, in barre, a contanti, da Ls. 52-12-6 a 56-17-6; a tre mesi, Ls. 57. *Tough* inglese, da Ls. 61-10 a 62-10; *Best-Selected*, da Ls. 64 a 65.

Stagno.

Francia. — *Parigi*. — Corsi deboli. *Banca*, fr. 257.50 contro 265 della settimana precedente; *Billiton*, fr. 253.75 contro 262.50; *Détroits*, fr. 251.25 contro 260; stagno inglese fr. 252.50 contro 257.50.

Germania. — *Amburgo*. — Mercato calmo ai prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra*. — Mercato debole. *Détroits*, a contanti, da Ls. 94-2-6 a 94-5; a tre mesi, da Ls. 94-10 a 94-15.

Olanda. — *Amsterdam*. — Mercato senza animazione. *Banca*, disponibile, fior. 58; *Billiton*, disponibile, fior. 57 3[4; *Détroits*, fior. 58 1[4.

— *Rotterdam*. — Affari pochi, prezzi in ribasso. *Banca*, disponibile, fior. 57 3[8; *Banca*, a termine, fior. 57 1[4; *Billiton*, disponibile e per consegna a gennaio, fior. 57.

Piombo.

Francia. — *Parigi*. — Mercato debole, ribasso di fr. 0.25 su prezzi della settimana precedente.

Germania. — *Amburgo*. — Prezzi fermi, specialmente per pronta consegna, ai corsi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra*. — Mercato calmo, ma fermo. Piombo straniero, a contanti, da Ls. 14-7-6 a 14-15; a termine, da Ls. 14-2-6 a 14-5. Piombo inglese, da Ls. 14-10 a 14-7-6.

Zinco.

Francia. — *Parigi*. — Di Slesia, consegna all'Havre, fr. 66-50 contro 67 della settimana precedente. Altre buone marche, consegna all'Havre, fr. 66 contro 66.50; id., consegna a Parigi, invariabili a fr. 66.50.

Germania. — *Amburgo*. — Mercato fermo; molte dimande, specialmente per consegna a breve termine. Di Slesia, disponibile, da M. 26-50 a 27; id., per consegna, da M. 26 a 26-50; laminato di Slesia, M. 29.30. *Vieille-Montagne*, dogana compresa, M. 29-30 ogni 50 chilogrammi.

Inghilterra. — *Londra*. — Ricercato il metallo disponibile. Marche ordinarie da Ls. 24-17-6 a 25; marche speciali da Ls. 25-2-6 a 25 5.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*.

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 29ª Decade — dal 21 al 31 Ottobre 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	1.178.048 96	61.036 13	618.686 22	1.819.835 77	12.315 18	3.689.922 26	4.055 00	909 97
1889	1.150.880 92	58.131 68	591.959 90	1.719.802 32	12.702 83	3.533.477 65	3.997 00	884 03
Differenze nel 1890	+ 27.168 04	+ 2.904 45	+ 26.726 32	+ 100.033 45	— 387 65	+ 156.444 61	+ 58 00	+ 25 94
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	30.639.380 50	1.421.032 95	11.493.310 34	38.636.357 54	316.283 17	82.506.364 50	4.055 00	20.346 82
1889	31.111.428 58	1.495.363 54	10.708.138 84	38.526.065 12	334.144 32	82.175.140 40	3.997 00	20.559 20
Differenze nel 1890	— 472.048 08	— 74.330 59	+ 785.171 50	+ 110.292 42	— 17.861 15	+ 331.224 10	+ 58 00	— 212 38
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	100.048 04	2.188 87	36.672 78	113.117 37	1.674 56	253.701 62	1.143 63	221 84
1889	112.265 59	2.441 20	34.349 46	118.451 19	1.887 39	269.394 83	1.166 76	230 89
Differenze nel 1890	— 12.217 55	— 252 33	+ 2 323 32	— 5.333 82	— 212 83	— 15.693 21	— 23 13	— 9 05
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	2.294.747 86	51.145 43	644.806 30	3.041.791 02	32.113 02	6.064 603 63	1.132 58	5 354 68
1889	2.387.003 47	50.401 59	564.231 84	2.666.611 10	32.705 22	5.700.953 32	1.135 21	5.021 94
Differenze nel 1890	— 92.255 61	+ 743 84	+ 80.574 46	+ 375.179 92	— 592 20	+ 363.650 41	— 2 63	+ 332 74

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1890	Prodotti della decade 1889	Prodotti della decade *Differenze* nel 1890	Prodotti dal 1° gennaio 1890	Prodotti dal 1° gennaio 1889	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1890
Viaggiatori	5.373 25	3.629 80	+ 1.743 45	117.944 59	121.760 05	— 3.815 46
Merci	567 18	612 31	— 45 13	21.619 87	23.748 32	— 2.128 45
Introiti diversi	29 82	36.571 49	— 36.541 67	10.684 03	40.571 25	— 29.887 22
Totali	5.970 25	40.813 60	— 34.843 35	150.248 49	186.079 62	— 35.831 13

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

12ª Decade — Dal 21 al 31 Ottobre 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1890	102.158 06	1.547 33	10.812 50	155.946 96	41 37	270.506 22	609 00	444 18
1889	104.487 28	1.969 80	10.534 16	130 348 28	424 20	247.763 72	609 00	406 84
Differenza nel 1890	— 2.329 22	— 422 47	+ 278 34	+ 25.598 68	— 382 83	+ 22 742 50	»	+ 37 34
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 OTTOBRE 1890.					
1889-90	1.155.215 42	21.889 36	137.561 65	1.493.553 63	10.826 24	2.819.046 30	609 00	4.628 98
1888-89	1.146.653 66	23.152 27	135.497 26	1.314.733 61	8.740 29	2.628.777 09	609 00	4.316 55
Differenza nel 1890	+ 8.561 76	— 1.262 91	+ 2.064 39	+ 178.820 02	+ 2.085 95	+ 190.269 21	»	+ 312 43

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	17.774 72	97 34	844 11	5.184 77	13 83	23.914 77	126	189 80
1889	12.204 58	90 89	686 68	4.046 79	7 19	17.036 13	97	175 63
Differenza nel 1890	+ 5.570 14	+ 6 45	+ 157 43	+ 1.137 98	+ 6 64	+ 6.878 64	+ 29	+ 14 17
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 OTTOBRE 1890.					
1889-90	160.863 47	1.345 54	10.053 14	47.888 74	193 58	220.344 47	126	1.748 76
1888-89	143.397 98	970 49	7.353 70	40.576 14	130 30	192.428 61	97	1.983 80
Differenza nel 1890	+ 17.465 49	+ 375 05	+ 2.699 44	+ 7.312 60	+ 63 28	+ 27.915 86	+ 29	— 235 04

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI SETTEMBRE 1890.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 28	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9
Grande Velocità.	16,107.80	45,309.35	24,054.10	38,981.88	6.353.65	8,777.40	1,148.30
Piccola Velocità	414.50	10,032.15	13,512.40	24,672.47	746.10	38.10	227.70
Totali	16,522.30	55,341.50	37,566.50	63,654.35	7,099.75	8,815.50	1,376.00

SOCIETÀ NAZIONALE

DELLE

OFFICINE DI SAVIGLIANO

(*Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (Barriera Lanzo)

Costruzione e Riparazione di Materiale Mobile e Fisso per Ferrovie e Tramvie

Ponti, Fondazioni ad aria compressa - Tettoie e Costruzioni Meccaniche - Ferrovie e Funicolari sistema **ABT**

Gru ed Argani Brevetto speciale **MEGY, ECHEVERRIA** e **BAZAN**.

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⌐¬. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico ra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte n Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia** e **C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato – Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento – Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** fu **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

Alzano di Sopra, Nese Ranica Nembro, Albino, Abbazia di Vall'Alta e Comenduno in Valle Seriana. Riva di Solto e Sulzano, Pilzone sul Lago d'Iseo.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento eminentemente idraulico a rapida presa — Cemento eminentemente** idraulico a lenta presa — Calce eminentemente idraulica di **Palazzolo — Calce eminentemente idraulica** uso **Palazzolo** — Calce viva comune in zolle a fiamma. — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland **artificiale.**

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla **Ferrovia** di Valle Seriana. Linea **telefonica** di comunicazione colle officine. — **Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella** di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi **notevolmente inferiori.**

Conti correnti. Condizioni di pagamento com**o**dissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

CHEMINS DE FER DU NORD ET DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Relations entre Londres, Paris et l'Italie.

Des points ci-contre aux Gares ci-dessus:		BILLETS SIMPLES — Londres (1) 1re classe	Londres (1) 2me classe	Paris (2) 1re classe	Paris (2) 2me classe	BILLETS D'ALLER ET RETOUR — Londres (4) validité	Londres (4) 1re classe	Londres (4) 2me classe	Paris validité	Paris 1re classe	Paris 2me classe
Turin	Mont-Cenis	172 10	128 65	98 60	73 40	45 jours	283 50	210 —	30 jours	160—(5)	115 —
Milan	Mont-Cenis	183 40	134 90	116 65	86 —	45 jours	283 50	210 —	30 jours	172—	125 —
Gênes	Mont-Cenis	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livourne	via Gênes	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Florence	via Gênes	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Rome	via Gênes	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Naples	via Gênes	286 95	209 05	213 45	153 30	—	—	—	—	—	—
Florence	via Bologne	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Rome	via Bologne	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Naples	via Bologne	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mois (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Naples	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mois (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologne	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mois	538 95	395 80	—	—	—
Messine (via Naples)		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OBSERVATIONS.

BILLETS SIMPLES.

(1) Ces billets sont valables pendant 17 jours, sauf ceux de ou pour Brindisi dont la validité est de 30 jours, et permettent aux voyageurs de s'arrêter à toutes les gares P-L-M situées sur l'itinéraire et à six stations italiennes de leur choix. En sus des prix homologués, il est perçu pour droits divers de port une taxe de 1 fr. 75 au profit des Chambres de commerce de Calais ou de Boulogne.

(2) Ces billets sont valables pendant 10 jours.

(3) Billets valables pendant 30 jours.

BILLETS D'ALLER ET RETOUR.

(4) Ces prix comprennent la traversée de Paris par le Chemin de fer de ceinture, mais non la taxe de 3 fr. 50 établie au profit des Chambres de commerce de Calais ou Boulogne, par la loi du 4 décembre 1888 et qui est perçue en sus.

(*) Les voyageurs partis de Brindisi ont la faculté de se rendre de Foggia à Naples en faisant porter par le Chef de gare de Foggia l'autorisation nécessaire sur le billet; ils iront ensuite à leurs frais rejoindre l'itinéraire à Falconara par Rome. — De même dans le sens inverse, il peuvent effectuer à leurs frais le trajet de Falconara-Rome-Naples ou, sur présentation au Chef de gare, leur billet sera rendu valable pour rejoindre l'itinéraire à Foggia.

(**) Les voyageurs se dirigeant sur Londres peuvent se rendre de Rome à Florence par Grosseto et Sienne ou par Pise et Empoli et revenir ensuite à Pise par cette dernière voie. — Inversement, les voyageurs allant à Brindisi peuvent se rendre de Pise à Florence par Empoli, revenir à Pise par la même voie ou se diriger à Empoli sur Rome par Sienne et Grosseto.

(5) La durée de validité des billets d'aller et retour Paris-Turin est portée à 45 jours, lorsque les voyageurs justifient avoir pris à Turin un billet de voyage circulaire intérieur italien.

ALLER — Service entre Londres, Paris et l'Italie par le Mont-Cenis. — RETOUR

ALLER

STATIONS		1re cl.	1re, 2me classe		1re, 2me classe	
			(*)			
Londres, Charing-Gross	Dép.	8 20 m.	11 — matin		8 15 soir	
Londres, Victoria	—	8 30 m.	11 — matin		8 15 soir	
Douvres	—	10 20 m.	1 — soir		10 25 soir	
Calais-maritime (heure anglaise)	Arr.	Midi	2 20 soir		Min. 10	
Calais-maritime (heure française)	Dep.	Midi 40	2 52 soir		1 04 matin	
Boulogne-Gare	Arr.	1 35 s.	—		1 58 matin	
Boulogne-Gare	Dép.	1 27 s.	—		1 50 matin	
Amiens	Arr.	3 28 s.	5 17 soir		3 46 matin	
Amiens	Dép.	3 33 s.	5 22 soir		3 51 matin	
Pierrefitte-Stain	Dép.	—	—		—	
Paris-Nord	Arr.	—	7 15 soir		5 50 matin	
Paris-Nord	Dép.	—	7 21 soir		6 19 matin	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	6 31 s.	8 17 soir		7 10 matin	
		le 2e cl.	le 2e cl. (A)	1e, 2e cl.	1e, cl.	le 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Dép.	7 — s.	9 — s.	9 15 s.	8 50m.	11 15m.
Dijon	Arr.	Minuit 05	1 44m.	2 19m.	2 22 s.	5 38 s.
Genève	—	6 28 m.	—	8 55m.	8 52 s,	—
Evian	—	7 43 m.	—	10 59m.	—	—
Aix-les-Bains	—	5 02 m.	6 23m.	8 —m.	8 20 s.	11 45 s.
Chambéry	—	5 32 m.	6 48m.	8 30m.	8 55 s.	Min. 07
Modane	—	8 59 m.	9 42m.	1 45 s.		3 07m.
Turin	—	1 58 s.	1 58 s.	6 20 s.	—	7 50m.
Turin	Dép.	—	2 25 s.	7 42 s.	—	8 30m.
Milan	Arr.	—	5 30 s.	10 58 s.	—	11 40m.
						le 2e cl
Turin	Dép.	—	2 40 s.	8 20 s.	—	8 25m.
Gênes	Arr.	—	6 10 s.	11 45 s.	—	11 55m.
San-Remo	—	—	11 05 s.	8 43m.	—	5 56 s.
Pise	—	—	10 50 s.	4 —m.	—	4 13 s.
Florence	—	—	Min. 40	7 20m.	—	6 30 s,
Livourne	—	—	11 30 s.	5 35m.	—	5 27 s.
Rome	—	—	6 50m.	11 —m.	—	11 02 s.
Naples	—	—	1 35 s.	6 32 s.	—	7 —m.
Brindisi	Arr.	—	—	8 36m.	—	6 10 s.
Turin	Dép.	—	2 40 s.	7 — s.	—	8 25m.
Alexandrie	Arr.	—	4 14 s.	8 50 s.	—	10 03m.
Bologne	—	—		1 52m.	—	5 — s.
Ancône	—	—	—	7 05m.	—	10 55 s.
Brindisi	—	—	—	10 47 s.	—	6 15 s.
Florence	—	—	—	5 55m.	—	1 26m.
Rome	—	—	—	Midi 35	—	7 30m.
Naples	Arr.	—	—	6 32 s.	—	1 35 s.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Folkestone-Boulogne, le départ de Londres a lieu à 10 heures matin. Ce train ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Angleterre ou de Calais.
(A) Le train partant de Paris-Lyon à 9 heures soir ne prend à Paris, en 2e classe que les voyageurs à destination d'Aix-les-Bains, Chambéry et de l'Italie par le Mont-Cenis.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salons va directement de Calais à Milan par le train partant de Calais à 2 h. 52 soir et de Paris-Lyon à 9 h. soir.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de Calais à la gare de Paris-Lyon par les trains partant de Calais à 1 heure 04 du matin et midi 40.

RETOUR

STATIONS		1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.
		le 2e cl.			
Naples	Dép.	8 50 m.	—	—	3 10 s.
Rome	—	3 — s.	—	—	11 10 s.
Florence	—	9 30 s.	—	—	6 35 m.
Brindisi	—	5 58 m.	—	—	9 25 m.
Ancône	—	8 — s.	—	—	5 40 m.
Bologne	—	1 40 m.	—	—	10 55 m.
Alexandrie	—	6 30 m.	—	11 05 m.	5 05 s.
Turin	Arr.	8 21 m.	—	1 — s.	7 — s.
Brindisi	Dép.	8 30 s.	—	2 20 m	6 40 m.
Naples	—	8 50 m.	—	3 10 s.	10 25 s.
Rome	—	3 40 s.	—	9 46 s.	8 — m.
Livourne	—	9 50 s.	—	4 — m.	1 50 s.
Florence	—	8 45 s.	—	—	11 35 m.
Pise	—	10 55 s.	—	4 40 m.	2 33 s.
San-Remo	—	8 01 s.	—	3 52 m.	Midi 06
Gênes	—	3 30 m.	—	9 — m.	7 10 s.
Turin	Arr.	7 25 m.	—	1 — s.	10 45 s.
		(B)			
Milan	Dép.	3 25 m.	—	10 30 m.	7 45 s.
Turin	Arr.	8 15 m.	—	1 40 s.	10 55 s.
				(A)	
Turin	Dép.	8 35 m.	—	2 15 s.	11 15 s.
Modane	—	Midi 23	—	5 33 s.	2 15 m.
Chambéry	—	3 41 s.	—	8 24 s.	5 02 m.
Aix-les-Bains	—	4 11 s.	—	8 59 s.	5 27 m.
Evian	—	Midi 46	6 02 s.	—	—
Genève	—	3 12 s.	7 32 s.	—	4 15 m.
Dijon	—	11 17 s.	1 39 m.	2 06 m.	11 32 m.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 55 m.	6 50 m.	7 05 m.	5 41 s.
		1e, 2e cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*)	Dép.	7 17 matin			6 11 s.
Paris-Nord	Arr.	7 56 matin			7 01 s.
Paris-Nord	Dép.	8 22 matin			8 25 s.
Amiens	Arr.	10 17 matin			10 26 s.
Amiens	Dép.	10 37 matin			10 31 s.
Boulogne-Gare	Arr.	Midi 34			Min. 29
Boulogne-Gare	Dép.	Midi 26			Min. 21
(heure française)	Arr.	1 24 soir			1 21 m.
Calais-Maritime (h. ang.)	Dép.	1 25 soir			1 30 m.
Douvres	—	3 20 soir		3 20 soir	4 — m.
Londres, Victoria	Arr.	5 15 soir		—	5 55 m.
Londres, Charing-Gross	Arr.	(*) —		5 05 soir	5 55 m.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Boulogne-Folkestone, l'arrivée à Londres a lieu à 5 h. 40 s.
(A) Le train partant de Modane à 5 heures 33 soir et arrivant à Paris-Lyon à 7 heures 05 matin ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Italie par le Mont-Cenis, de Chambéry, d'Aix-les-Bains, et en destination de Paris et au-de-là sur le Nord et l'Angleterre.
(B) Le départ de Milan à 3 heures 25 matin n'a lieu que les Dimanches et Fêtes.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salon va directement de Milan à Calais par le train partant de Milan à 10 h. 30 m. et de Paris-Nord à 8 h. 22 m.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de la gare de Paris-Lyon à Calais, par le train partant de Paris-Lyon à 6 h. 11 du soir.

PÉNINSULAR-EXPRESS. — Train de luxe de la Malle des Indes composé de wagons-salons, restaurants et voitures-lits.

Départ de Londres le vendredi, de Paris-Nord dans la nuit du vendredi au samedi.

Station		Heure	Jour	Station		Heure	Jour
Londres	Dép.	3 15 s.	vendredi	Chambéry	Arr.	11 22 m.	samedi
Paris-Nord	Arr.	11 12 s.	—	Turin	—	6 42 s.	samedi
Paris-Nord	Dép.	Minuit 15	samedi	Alexandrie	—	8 21 s.	samedi
Mâcon	—	8 05 m.	samedi	Bologne	—	1 26 m.	dimanche
Culoz	—	10 21 m.	samedi	Ancône	—	5 08 m.	dimanche
Aix-les-Bain	—	10 59 m.	samedi	Brindisi	—	4 — s.	dimanche

Ce train relève à Paris-Nord les provenances du Nord de la France, de la Belgique, de la Hollande, et de l'Allemagne. — Il prend et laisse des voyageurs à toutes les stations indiquées à l'horaire ci-contre dans la limite des places disponibles. — Le départ du paquebot de Brindisi à lieu vers 10 heures du soir. — Au retour les voyageurs sont admis dans le train postale de la Malle des Indes, qui part de Brindisi aussitôt après l'arrivée du paquebot. — Ce train contient une voiture mixte avec lits et restaurant, allant à Paris-Nord. — Le nombre des places étant limité, MM. les voyageurs doivent prendre leurs billets d'avance aux agences de la Compagnie des Wagons-Lits et à la gare de Paris-Nord.

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 22 Novembre 1890. NUM. 47.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

RESOCONTO STATISTICO
DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE
DI GENOVA

Anno 1889 e confronto col 1888

(*Cont. e fine — Vedi N. 46 e 44*).

IX. QUADRO DEI DIRITTI D'IMPORTAZIONE *incassati dalla Dogana di Genova nell'anno 1889 e confronto col 1888.*

Categorie delle merci		Anno 1889	Anno 1888
1. Spiriti, bevande ed olii	L. it.	8,789,715	9,004,607
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	43,116,406	35,922,048
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie	»	435,657	376,684
4. Colori e generi per tinta e concia	»	181,045	175,828
5. Canapa, lino, juta ed altri vegetali filamentosi, escluso il cotone	»	108,570	94,844
6. Cotone	»	1,821,655	1,116,636
7. Lana, crine e peli . .	»	904,106	718,736
8. Seta	»	126,173	113,706
9. Legno e paglia . . .	»	64,680	61,900
10. Carta e libri	»	43,942	50,354
11. Pelli	»	123,526	124,937
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	5,166,137	4,433,004
13. Pietre, terre, vasellame, vetri e cristalli . . .	»	212,220	174,038
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali non compresi in altre categ.	»	17,695,358	11,100,102
15. Animali, prodotti e spoglie di animali non compresi in altre categ.	»	979,653	942,644
16. Oggetti diversi . . .	»	107,472	107,921
Totale	L. it.	79,876,315	64,517,989

Totale diritti d'importazione incassati dalla Dogana di Genova nel 1889	L. it.	79,876,315
Id. id. nel 1888	»	64,517,989
Differenza in *più* nel 1889	L. it.	15,358,326

X. QUADRO DEI DIRITTI INCASSATI DALLA DOGANA DI GENOVA *durante l'anno 1889 e confronto col 1888.*

		Anno 1889	Anno 1888
Dazio d'importazione . .	L. it.	79,876,315	64,517,989
Esportazione	»	41,372	62,413
Magazzinaggi	»	32,014	38,215
Lamine e pallottole . .	»	38,197	77,642
Bolli a collaggio . . .	»	76,116	238,317
Diritti per la legge sul bollo	»	142,150	209,790
Sopratassa di fabbricazione sulla birra e sulle acque gazose	»	42,957	26,427
Sopratassa di fabbricazione sugli alcool	»	232,944	222,287
Sopratassa sulla preparazione della cicoria . .	»	2,288	1,806
Sopratassa sull'olio di cotone	»	2,811	50,348
Proventi diversi . . .	»	2,234,140	1,864,240
Totale	L. it.	82,721,304	67,309,474

RIEPILOGO.

Totale generale dei diritti nel 1889 .	L. it.	82,721,304
» » nel 1888 .	»	67,309,474
Differenza in *più* nel 1889	L. it.	15,411,830

XI. QUADRO DEI DIRITTI INCASSATI DALLA DOGANA DI GENOVA *dall'anno 1870 al 1889 e confronto con quelli delle altre Dogane dello Stato.*

		Dogana di Genova		Altre Dogane dello Stato
Anno 1889 . .	L. it.	82,721,304	L. it.	180,461,823
» 1888 . .	»	67,309,474	»	138,086,656
» 1887 . .	»	99,027,110	»	170,136,898
» 1886 . .	»	58,869,386	»	118,926,135

		Dogana di Genova	Altre Dogane dello Stato
Anno 1885	L. it.	88,184,403	L. it. 158,621,952
» 1884	»	63,898,424	» 114,900,425
» 1883	»	60,677,984	» 118,595,456
» 1882	»	51,679,311	» 107,192,921
» 1881	»	51,456,345	» 105,363,331
» 1880	»	38,827,535	» 86,758,696
» 1879	»	41,776,308	» 92,170,769
» 1878	»	29,651,370	» 75,738,549
» 1877	»	27,602,561	» 73,026,751
» 1876	»	23,739,352	» 74,586,943
» 1875	»	23,475,605	» 78,252,007
» 1874	»	23,079,465	» 74,953,028
» 1873	»	23,654,604	» 70,624,108
» 1872	»	22,312,887	» 63,283,957
» 1871	»	18,734,046	» 60,344,404
» 1870	»	19,220,499	» 54,001,768

Da questi dati emerge chiaro che, mentre la Dogana di Genova introitò nel 1889 L. it. 82,721,304, le rimanenti Dogane dello Stato prese insieme introitarono nell' uguale periodo di tempo L. it. 180,461,823, poco più del doppio della Dogana di Genova.

XII. Merci sbarcate nel Porto di Genova *negli anni 1889-1888*.

Anno 1889.

Con navigazione di cabotaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela	Con bastimenti a vapore
Bandiera	Italiana	Tonn. 276,231	Tonn. 356,369
»	Francese	» —	» —
»	Austriaca	» —	» 1,450
»	Ellenica	» —	» 1,120
»	Inglese	» 650	» 57,355
»	Germanica	» —	» 4,482
»	Americana	» —	» —
»	Diverse	» 60	» 12,020
	Totale	Tonn. 276,941	Tonn. 432,796

Con navigazione internazionale.

Bandiera		Con bastimenti a vela	Con bastimenti a vapore
Bandiera	Italiana	Tonn. 118,140	Tonn. 197,828
»	Francese	» 495	» 34,201
»	Inglese	» 7,224	» 1,636,165
»	Ellenica	» 13,500	» 33,445
»	Germanica	» 660	» 55,997
»	Austriaca	» 10,154	» 12,213
»	Americana	» 1,000	» 826
»	Diverse	» 12,404	» 62,462
	Totale	Tonn. 163,577	Tonn. 2,033,137

Anno 1888.

Con navigazione di cabotaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela	Con bastimenti a vapore
Bandiera	Italiana	Tonn. 265,927	Tonn. 309,679
»	Francese	» 2,930	» —
»	Austriaca	» —	» 7,405
»	Ellenica	» 1,965	» 5,500
»	Germanica	» —	» 8,923
»	Inglese	» 5,790	» 224,713
»	Americana	» 1,400	» —
»	Diverse	» 1,079	» 31,172
	Totale	Tonn. 279,091	Tonn. 587,392

Con navigazione internazionale.

Bandiera		Con bastimenti a vela	Con bastimenti a vapore
Bandiera	Italiana	Tonn. 69,000	Tonn. 112,735
»	Austriaca	» 3,800	» —
»	Ellenica	» 1,100	» 17,489
»	Francese	» 1,190	» 50,615
»	Germanica	» 650	» 36,077
»	Inglese	» 4,483	» 1,240,584
»	Americana	» 709	» —
»	Diverse	» 5,729	» 49,864
	Totale	Tonn. 86,661	Tonn. 1,507,364

Riepilogo delle merci sbarcate.

Anno 1889.

	Da bastimenti a vela	Da bastimenti a vapore
Navigaz. di cabotaggio	Tonn. 276,941	Tonn. 432,796
Navigaz. internazion.	» 163,577	» 2,033,137
Totale	Tonn. 440,518	Tonn. 2,465,933

Anno 1888.

	Da bastimenti a vela	Da bastimenti a vapore
Navigaz. di cabotaggio	Tonn. 279,091	Tonn. 587,392
Navigaz. internazion.	» 86,661	» 1,507,364
Totale	Tonn. 365,752	Tonn. 2,094,756

XIII. Merci imbarcate nel porto di Genova *negli anni 1889-1888.*

Anno 1889.

Con navigazione di cabotaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela	Con bastimenti a vapore
Bandiera	Italiana	Tonn. 73,487	Tonn. 264,615
»	Austriaca	» 161	» 1,360
»	Germanica	» —	» 25,970
»	Inglese	» 96	» 126,747
»	Ellenica	» 410	» 1,415
»	Diverse	» 362	» 45,713
	Totale	Tonn. 74,516	Tonn. 465,820

Con navigazione internazionale.

Bandiera		Con bastimenti a vela	Con bastimenti a vapore
Bandiera	Italiana	Tonn. 44,833	Tonn. 181,100
»	Austriaca	» 2,507	» —
»	Inglese	» 803	» 79,805
»	Francese	» —	» 114,860
»	Americana	» 600	» —
»	Ellenica	» 1,364	» 5,374
»	Germanica	» —	» 93,346
»	Diverse	» 4,604	» 123,632
	Totale	Tonn. 54,711	Tonn. 598,117

Anno 1888.

Con navigazione di cabotaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela	Con bastimenti a vapore
Bandiera	Italiana	Tonn. 75,018	Tonn. 232,204
»	Americana	» 205	» 350
»	Austriaca	» —	» 550
»	Ellenica	» 804	» 2
»	Germanica	» —	» 15,691
»	Inglese	» 461	» 38,371
»	Diverse	» 88	» 18,184
	Totale	Tonn. 76,576	Tonn. 305,382

Con navigazione internazionale.

Bandiera		Con bastimenti a vela	Con bastimenti a vapore
Bandiera	Italiana	Tonn. 25,845	Tonn. 85,820
»	Austriaca	» 1,500	» —
»	Ellenica	» 300	» —
»	Francese	» 183	» 78,166
»	Germanica	» —	» 23,294
»	Inglese	» 245	» 7,663
»	Diverse	» 2,319	» 11,986
	Totale	Tonn. 30,392	Tonn. 206,929

Riepilogo delle merci imbarcate.

Anno 1889.

	Sopra bastimenti a vela	Sopra bastimenti a vapore
Navigaz. di cabotaggio	Tonn. 74,516	Tonn. 465,820
Navigaz. internazion.	» 54,711	» 598,117
Totale	Tonn. 129,227	Tonn. 1,063,937

Anno 1888.

	Sopra bastimenti a vela	Sopra bastimenti a vapore
Navigaz. di cabotaggio	Tonn. 76,576	Tonn. 305,382
Navigaz. internazion.	» 30,392	» 206,929
Totale	Tonn. 106,968	Tonn. 512,311

XIV. Riepilogo generale delle merci sbarcate ed imbarcate nel Porto di Genova *negli anni 1889-1888.*

Anno 1889.

		Merci
In *arrivo a vela*	Tonn.	440,518
» *a vapore*	»	2,465,933
Totale	Tonn.	2,906,451
In *partenza a vela*	Tonn.	129,227
» *a vapore*	»	1,063,937
Totale	Tonn.	1,193,164

Anno 1888.

		Merci
In *arrivo a vela*	Tonn.	365,752
» *a vapore*	»	2,094,756
Totale	Tonn.	2,460,508
In *partenza a vela*	Tonn.	106,968
» *a vapore*	»	512,311
Totale	Tonn.	619,279

XV. Prospetto delle merci a piccola velocità arrivate e partite durante l'anno 1889, *conteggiato in quintali.*

Stazioni		Arrivo	Partenza	Totale
Genova *P. B.*	Q.li	880,151	497,166	1,377,317
» *P. C.*	»	34,508	3,677,020	3,711,528
S.ta Limbania Cal.	»	1,611,317	8,106,608	9,717,925
» P.	»	693 799	186,192	879 991
San Benigno	»	245,011	7,839,649	8,084,660
Sampierdarena	»	1,093 649	1,615,480	2,709,129
» *Fermate*	»	2,229,770	1,462,866	3,692,636
Totale	Q.li	6,788,205	23,384,981	30,173,186

XVI. Riassunto annuale delle merci a piccola velocità arrivate e partite durante il quinquennio 1885-89, *conteggiato in quintali.*

Anni		Arrivo	Partenza	Totale
1889	Q.li	6,788,205	23,384,981	30,173,186
1888	»	6,336,899	21,668,302	28 005,201
1887	»	6,901,499	20,932,727	27,834,226
1886	»	5,869,344	19,591,654	25,460 998
1885	»	6,077,537	19,316,633	25,394,170

PARTE SECONDA — COMPARTIMENTO MARITTIMO.

Per questa seconda parte del *Resoconto statistico* — nella quale trattasi di argomento affatto marittimo — ci riferiamo a quanto su tale argomento, sotto il titolo « Navigazione », abbiamo riportato nel nostro n. 44, a pag. 698, dalla accurata *Relazione* che precede l'elaboratissimo Resoconto statistico della benemerita Camera di Commercio ed Arti di Genova.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 15 novembre 1890 (N. 269). — **Regio Decreto 10 ottobre 1890**, numero **MMMDCCCCLXXV** (Serie 3a, parte supplementare), concernente le tasse sui noleggi delle merci importate ed esportate nella città e provincia di Bari. — Segue la tabella per la percezione della tassa.

Gazzetta Ufficiale del 17 novembre 1890 (N. 270). — **Regio Decreto 7 ottobre 1890**, numero **7238** (Serie 3a), con cui è dichiarata opera di pubblica utilità lo allargamento della via Cumana nell'abitato di Giugliano in Campania (Napoli), giusta il piano particolareggiato di esecuzione, compilato il 16 novembre 1889 dagli ingegneri Micillo, Gallo ed altri, e la relativa planimetria, vista dal Ministro segretario di Stato per i Lavori Pubblici. — È assegnato il termine di tre anni a decorrere dalla data del Decreto per compiere le espropriazioni ed i lavori occorrenti.

— **Regio Decreto 1° novembre 1890**, numero **7245** (Serie 3a) con cui a cominciare dal giorno 3 novembre 1890 è aumentato del mezzo per cento l'interesse dei buoni del tesoro fissato col suddetto nostro decreto del 17 settembre 1890, numero 7102 (serie 3a). — Vedi « Notizie diverse » nel **n. 45** del *Monitore.*

Gazzetta Ufficiale del 18 novembre 1890 (N. 271). — **Regio Decreto 7 ottobre 1890**, numero **7239** (Serie 3a) che dichiara opera di pubblica utilità l'allargamento delle piazze alla Croce ed al Lazzaretto e della via Santa Marta, nel comune di Broni (Pavia), giusta il progetto 6 febbraio 1889, a firma dell'ingegnere Bergamini, e relativa planimetria, vista dal Ministro dei Lavori Pubblici. — Le espropriazioni e lavori occorrenti dovranno essere compiuti nel termine di anni cinque, a decorrere dalla data del Decreto.

— **Regio Decreto 7 ottobre 1890**, numero **7240** (Serie 3a) che dichiara opera di pubblica utilità la condotta delle acque delle sorgive di S. Ambrogio di Grion, in comune di Trebaseleghe, ai Moranzani, in comune di Mira, per essere immesse nel canale sottolagunare che deve condurle nella città di Venezia, giusta il progetto particolareggiato di esecuzione del 21 febbraio 1890, firmato dall'ingegnere Filippo Lavezzari, e relativa planimetria, vista dal Ministro dei Lavori Pubblici. — È assegnato il termine di tre anni, a decorrere dalla data del Decreto, per compiere le espropriazioni ed i lavori occorrenti.

— **Regio Decreto 7 ottobre 1890**, numero **7241** (Serie 3a) che dichiara opera di pubblica utilità l'apertura di una strada tra le vie Vittorio Emanuele e Galatea nell'abitato di Acireale (Catania), giusta il piano particolareggiato 13 luglio 1883, a firma dell'architetto Russo Grassi, vista dal Ministro dei Lavori Pubblici. — È assegnato il termine di un anno, a decorrere dalla data del Decreto, pel compimento delle espropriazioni e dei lavori.

— **Regio Decreto 7 ottobre 1890**, numero **7242** (Serie 3a) che dichiara opera di pubblica utilità l'allargamento e la sistemazione di un tratto della via della Marina nello abitato di Formia (Caserta), giusta il progetto compilato dall'ingegnere Francesco Sagnelli in data 2 febbraio 1890, e relativa planimetria, vista dal Ministro dei Lavori Pubblici. — È assegnato il termine di due anni, a decorrere dalla data del Decreto, per compiere le espropriazioni ed i lavori occorrenti.

Gazzetta Ufficiale del 20 novembre 1890 (N. 273). — **Regio Decreto 26 ottobre 1890**, numero **7250** (Serie 3a), con cui è istituito nel Ministero dei Lavori Pubblici un Ufficio speciale per la direzione delle opere governative e edilizie della città di Roma alla dipendenza diretta dal Ministro e, per esso, del Sotto-Segretario di Stato. — L'Ufficio è retto da un funzionario superiore dell'Amministrazione dei Lavori Pubblici e si divide in due riparti, l'uno tecnico, l'altro amministrativo. — Dall'Ufficio predetto dipenderanno gli uffici del Genio Civile di Roma, per la parte che riguarda la esecuzione di opere, contemplate nella legge, che vengano ai medesimi affidate. — Oltre le attribuzioni designate dalla legge 20 luglio 1890, competono all'Ufficio speciale tutti gli affari relativi al piano regolatore di Roma, che, giusta le leggi generali dello Stato e le leggi speciali **14** maggio **1881**, n. 209 e 8 luglio 1883, n. **1482**, sono di spettanza del Ministero dei Lavori Pubblici.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Modificazioni al Regolamento per l'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Sappiamo che la Corte dei Conti, a sezioni riunite, ha esaminato lo schema di Decreto Reale sottopostole dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, relativo a modificazioni da introdurre nel Regolamento per l'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula. E, non avendo la Corte stessa trovato nulla da osservare in contrario, ha espresso l'avviso che si possa dar corso al detto progetto di decreto.

><

Gara tra Ditte Nazionali per locomotive e carrozze della Mediterranea.

Facendo seguito al preannuncio dato nelle « Informazioni » del n. 46, a pag. 734, aggiungiamo che la gara per la fornitura di:

N. 3 locomotive-tender, e

» 87 carrozze di 1ª, 2ª e 3ª classe è stata indetta dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo per la mattina del giorno 26 andante.

><

Provvista di macchinario per officine e depositi dell'Adriatica.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici una proposta per la provvista di macchinario destinato alle officine del materiale mobile e dei depositi locomotive; la di cui spesa dovrà fare carico al nuovo fondo di L. 2,250,000, stanziato per l'acquisto di materiale mobile e di esercizio per prima dotazione delle linee complementari.

La spesa complessiva per la provvista del materiale, considerato nella proposta, ammonta a lire 948,326.51, la quale va ripartita nel modo seguente:

Officine del materiale mobile. — Verona L. 350,000; Firenze L. 228,736.50; Foggia L. 50,000; Bologna lire 9957.20; Rimini L. 9632.50; ed in totale L. 648,326,20.

Depositi locomotive. — Milano (Centr.) L. 42,143.23; Lecco L. 11,990.27; Verona (P. Vescovo) L. 40,529.65; Venezia (S. Lucia) L. 28,461.95; Udine L. 3,057.45; Bologna L. 55,134.27; Firenze L. 5476.30; Foligno L. 755.18; Fabriano L. 12,012.30; Ancona L. 6719.25; Foggia L. 67,614.81; Napoli L. 17,210.75; ed in complesso L. 300,000.31.

><

Ferrovia Catanzaro Sant'Eufemia.

(*Stato lavori tronco Settingiano-Marcellinara al 1° novembre*)

Intorno alla situazione dei lavori di costruzione del tronco da Settingiano a Marcellinara, della linea Catanzaro-Sant'Eufemia, in appalto all'Impresa Levi Ottaviano, riceviamo le seguenti informazioni riferite al 1° del corrente mese.

Le *espropriazioni* sono complete. *Opere d'arte maggiori*, sono finite meno lavori di finimento. *Opere d'arte minori*, sono compiute meno un acquedotto di m. 0.60; mancano però lavori di finimento. *Muri*, completi. *Fabbricati* della stazione di Marcellinara tutti completi; manca solo la loro coloritura esterna ed interna. *Opere di consolidamento*: sono completi i consolidamenti a monte delle trincee, ai chilom. 1.451.90, 1.490, 1.740, 1.817. È in corso di approvazione il progetto dei lavori di consolidamento a monte ed a valle del tratto fra le progressive 1550 e 1656. *Galleria* di Marcellinara, della lunghezza di m. 1763: *scavo*, avanzata m. 1537.20, calotta m. 1475.80, strozzo m. 1341.30, piedritti metri 1290.80, arco rovescio m. 1213; *muratura*, calotta m. 1448, piedritti m. 1290.80, arco rovescio m. 1213.

><

Ferrovia Caianello-Isernia.

(*Stato dei lavori del tronco Roccaravindola-Isernia al 1° novembre*).

Da Venafro riceviamo le seguenti informazioni sull'andamento dei lavori del tronco da Roccaravindola ad Isernia, nella ferrovia da Caianello ad Isernia.

Nel mese di ottobre p. p. furono continuati i *movimenti di terra* su tutto il tronco, ad eccezione dei due primi chilometri, ove si porrà mano prossimamente.

Proseguirono le *opere d'arte minori*, alcune delle quali sono state completate. Proseguono regolarmente i lavori delle *opere d'arte speciali*, fatta eccezione del viadotto sul torrente Ravindola, e del ponte sul Volturno. I lavori in *galleria* furono sviluppati con sufficiente regolarità; ma procedono con lentezza a causa della non buona qualità del terreno d'escavo. La costruzione dei *fabbricati* delle stazioni e delle case cantoniere procede regolarmente e con attività. In complesso i lavori procedono con sufficiente attività.

(*Fabbisogno di materiale metallico per armamento del 4° tronco*).

La Direzione Tecnica Governativa per la ferrovia da Caianello ad Isernia ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto definitivo per la fornitura del materiale metallico di armamento del 4° tronco della ferrovia medesima, compreso fra il chilom. 27.200 ed il chilom. 45.045, della lunghezza di m. 17,845.

Il materiale da provvedersi sarebbe il seguente:

Rotaie da m. 9.00	N.	5,780	Tonn.	1,743,120
Rotaie da m. 8.91	»	260	»	84,240
Stecche	»	12,280	»	98,240
Piastre	»	43,340	»	93,181
Chiavarde . . .	»	24,760	»	19,560
Arpioni	»	141,080	»	59,154

><

Circa l'orario Venezia-Roma per la via Ferrara-Rimini.

C'informano da Venezia che quel Municipio si è rivolto alla Società delle Strade Ferrate Meridionali allo scopo di ottenere che nell'imminente rimaneggiamento degli orari generali ferroviari venga assecondato un vivo desiderio, a cui si collegano vitalissimi interessi, e cioè che, ferme rimanendo le attuali comunicazioni da Venezia a Roma per la via di Bologna, venga attivata una comunicazione direttissima fra Venezia e la capitale per la via di Ferrara-Rimini.

In via subordinata, qualora imperiose circostanze rendessero impossibile l'attuazione di questo provvedimento, il Municipio di Venezia chiederebbe che fosse reso celerissimo il treno accelerato della sera Venezia-Bologna, in partenza alle 4.35, il quale, in fatto, altro non è che un treno omnibus.

><

Attivazione di apparati centrali sulla Mediterranea per manovra di scambi e segnali.

(*Presso la stazione di Roccasecca*).

A mezzogiorno del 24 corrente novembre verrà attuato al bivio Arce (*Diramazione della linea Roc-*

casecca-Arce dalla Roma-Napoli) presso la stazione di Roccasecca un apparato centrale per la manovra di scambi e segnali (sistema Saxby e Farmer) di detto bivio.

(*Presso la stazione di Sparanise*).

A mezzogiorno del 25 corrente sarà attuato al bivio Gaeta *(Diramazione della linea Sparanise-Gaeta dalla Roma-Napoli)* presso la stazione di Sparanise un apparato centrale (stesso sistema), di protezione del detto bivio.

><

Progetti e preventivi dell'Adriatica.

Fra i progetti recentemente sottoposti all'approvazione governativa dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali meritano particolare menzione quelli seguenti:

1. Progetto dei lavori di costruzione d'una scogliera a difesa della *ferrovia Roma-Orte-Firenze* tra i km. 99.800 e 100.500. La spesa all'uopo occorrente ascende a L. 58.000. I lavori consistono in una scogliera di massi di travertino, di cui tonn. 7000 del peso non minore di chg. 1500 ciascuno, e tonnellate 3000, del peso compreso fra chg. 1500 e chg. 500 ciascuno;

2. Il progetto di lavori di consolidamento lungo il tronco Alano Fener, della *ferrovia Belluno-Feltre-Treviso.*

La spesa, all'uopo preventivata, ascende a lire 181,000, ed i lavori saranno eseguiti a licitazione privata, dividendo l'appalto in due parti, cioè:

a) lavori da eseguire fra la stazione di Alano e la fermata di Quero-Vas, dell'importo di circa lire 139,000;

b) lavori da eseguirsi al di là della detta fermata, dell'importo approssimativo di L. 25,000.

I lavori hanno lo scopo di consolidare l'argine ferroviario e di difenderlo dalle corrosioni del Piave e dalla caduta dei massi nelle trincee in frana;

3. Il progetto dei lavori occorrenti per il completamento del tronco Borgo San Lorenzo-Firenze, della *ferrovia Faenza-Firenze.* La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 100,000; ed alla esecuzione delle opere verrà provveduto parte a licitazione privata, e parte a trattativa privata. I lavori da eseguire consistono:

a) nel rinforzo dell'armamento;

b) nel collocamento di persiane alle finestre del piano superiore delle stazioni;

c) nell'applicazione di reticelle metalliche ai serramenti a vetri del piano terreno dei predetti fabbricati;

d) nella costruzione d'un marciapiede per la circolazione del personale di servizio nell'interno delle gallerie;

e) nell'impianto di sonerie elettriche ad alcuni passaggi a livello del tronco;

4. Il progetto dei lavori occorrenti per la formazione d'una scogliera a difesa contro il Tevere, della *ferrovia Roma-Orte* nel tratto compreso fra i km. 59.780 e 59.930. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 58.000. La scogliera sarà formata con tonn. 9000 di blocchi di travertino di cui tonnellate 7000 con blocchi del peso non minore di 1500 chg. e tonn. 2000 con blocchi di peso da 500 a 1500 chilogrammi;

5. Il progetto di lavori di completamento da eseguirsi, lungo il tronco da Adria a Loreo, della *ferrovia Adria-Chioggia.* I lavori stessi, il cui importo è preventivato di lire 47,952 50, saranno eseguiti parte mediante appalto a licitazione privata e parte in economia. Essi consistono: nel ricambio di 547 traverse di armamento; nel riordinamento di 11 case cantoniere e di due garitte; nella sistemazione del piano caricatore coperto e scoperto e del magazzino-merci in stazione di Loreo; nel completamento della massicciata; nella sistemazione di diversi manufatti; nella sostituzione di cancellate in stazione di Loreo; e nell'impianto di dischi di segnalamento agli scambi della stazione medesima.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari relativi al servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa essere approvato il progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali per la esecuzione di alcune opere di finimento e completamento lungo il tronco da Faenza a Fognano della ferrovia *Faenza-Firenze*, con annesso preventivo di spesa di L. 24,000;

2. Che possa essere approvato il progetto presentato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo per l'esecuzione dei lavori d'una condottura d'acqua per il rifornitore della stazione di Pisciotta, nella linea *Battipaglia-Castrocucco* (tronco Vallo-Pisciotta), compresa la costruzione di N. 6 briglie in muratura nell'alveo del vallone Fiori 1° lungo il quale si svolgerà la condotta stessa. La spesa all'uopo preventivata ammonta in complesso a L. 68,000.

><

Il Consiglio di Stato ha pure dato parere sulle proposte del collaudatore circa i maggiori compensi domandati dalla Società Nazionale delle officine di Savigliano, appaltatrice della costruzione del tronco da Legnago a Boschi Sant'Anna nella ferrovia *Legnago Monselice.*

><

Attuazione dal 1° dicembre p. v.
2° supplemento tariffe dirette italo-svizzere.

Il *Ministero dei Lavori Pubblici* ha approvato, con suo recente Decreto, *il secondo supplemento alle tariffe pel trasporto delle merci a grande e a piccola velocità in servizio diretto tra l'Italia e la Svizzera.*

Su tal proposito, la *Direzione delle Strade Ferrate del Mediterraneo* ha, in data 17 corrente, pubblicato un avviso per l'attivazione col 1° dicembre p. v. del 2° supplemento alle tariffe dirette italo-svizzere del 1° agosto 1888. Questo 2° supplemento vendesi al pubblico al prezzo di cent. 60 cadauno esemplare.

La *Direzione della Ferrovia del Gottardo*, poi, notifica che a datare dal 1° dicembre, p. v., saranno attuati i seguenti supplementi, cioè: il supplemento II alla parte 1ª ed il supplemento II alla parte 2ª della tariffa-merci italo-svizzera del 1° agosto 1888.

Il primo di questi supplementi contiene delle modificazioni ed aggiunte alle condizioni generali della tariffa ed alla classificazione delle merci, mentre nel supplemento alla parte II sono, fra altro, apportate delle modificazioni ed aggiunte al prospetto delle stazioni italiane, alle tariffe generali ed eccezionali italo-svizzere, alle tasse di rispedizione, nonchè alle tariffe per le operazioni doganali.

><

Tariffe.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome dell'Amministrazione

delle Strade Ferrate Meridionali, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto delle nuove tariffe per il *servizio diretto italo-belga*, le quali sono limitate a soli trasporti a piccola velocità ed a vagone completo delle merci di maggior traffico.

Coll'occasione le premenzionate due Amministrazioni hanno istituita una nuova *tariffa eccezionale* per i trasporti a carico misto delle merci fine in genere, in servizio con Londra e facenti scalo ai porti del Belgio ed al porto olandese di Terneuzen.

><

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici proposta di prorogare per un altro anno la vigente convenzione colla Ditta A. Escoffier figlio, di San Remo, pei trasporti d'olio d'oliva dalla Calabria alla Liguria.

Per le spedizioni delle quali trattasi vennero stabiliti prezzi per zone, e cioè: L. 50 per tonnellata pei trasporti da Rossano e da Corigliano Calabro a Sampierdarena, San Remo, Porto Maurizio e Ventimiglia; L. 56 per tonnellata, pei trasporti in partenza da Gioiosa Jonica, Siderno-Marina, Gerace e Bovalino, alle dette stazioni destinatarie; L. 60.50 per tonnellata, pei trasporti da Gioia Tauro alle destinazioni medesime, fermo mantenendo il trasporto gratuito dei fusti vuoti di ritorno.

><

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quella delle ferrovie dell'Adriatico, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici lo schema della *nuova tariffa locale, N.* 410 *P. V. per la Rete Mediterranea*, da attivarsi il 1° gennaio 1891 e valevole, in via di esperimento, a tutto il 31 dicembre dello stesso anno pei trasporti di merci delle prime 4 classi, escluse le materie esplodenti, i colli indivisibili pesanti più di 5 tonnellate per collo ed i recipienti vuoti. La tariffa si compone delle serie *A*, *B* e *C.*: la prima applicabile alle spedizioni senza vincolo di peso; la seconda alle spedizioni di 8000 chilog. almeno per vagone o paganti per tale peso; la terza applicabile soltanto in via di rimborso con vincolo di traffico minimo.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, si è pronunciato favorevolmente intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Provvista di macchinario e di materiali di esercizio per le Officine delle linee complementari Sicule;
2. Progetto di urgenti lavori di ripristino e di difesa lungo i tronchi da Fornovo a Ghiare della linea Parma-Spezia;
3. Impianto del servizio telefonico lungo la linea della tramvia a vapore Sale-Tortona;
4. Completamento della massicciata lungo il tronco Avezzano-Sulmona della linea Roma-Sulmona;
5. Progetto per la sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Orvieto sulla linea Orte-Chiusi;
6. Impianto di siepi vive lungo il tronco Roma-Avezzano della ferrovia Roma-Sulmona.
7. Collaudo dei lavori eseguiti dalla Impresa Perini per la posa dell'armamento lungo il tronco Ceva-Nucetto della ferrovia Ceva-Ormea.

Notizie Ferroviarie Italiane

Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula. — *Modificazione alle tariffe dei trasporti.* — Riportiamo dalla *Riforma*: Le Società ferroviarie delle reti principali hanno dichiarato di esser disposte a modificare le tariffe dei trasporti, nello interesse del commercio italiano.

Ferrovia Faenza-Firenze. — *Ammontare dei lavori dei tronchi Fosso-Canecchi-Ronta e Fantino-Crespino al 1° corrente novembre.* — A regolare successivo stato mensile (v. n. 41, pag. 655) diamo il seguente:

Tronco Fosso-Canecchi-Ronta. — Importo presunto dei lavori L. 5,420,000; lavori eseguiti e provviste fatte al 1° novembre 1890 L. 450,429; giornate d'operai e mezzi d'opera impiegati dall'origine dei lavòri N. 94,413; media giornaliera delle giornate d'operai dal principio dei lavori a tutto il 31 ottobre N. 617.

Tronco Fantino-Crespino. — Importo presunto dei lavori L. 6,351,000; lavori eseguiti e provviste fatte al 1° novembre 1890 L. 230,855; giornate di operai e mezzi d'opera impiegati dall'origine dei lavori N. 34,872; media giornaliera delle giornate d'operai dal principio dei lavori a tutto il 31 ottobre N. 420.

Ferrovia Bologna-Portomaggiore-Massalombarda. — *Per il riparto definitivo delle quote a carico dei Comuni.* — Nell'ultima seduta della Deputazione provinciale sopra riferimento del Presidente avv. Bacchelli, veniva approvata, salvo la deliberazione del Consiglio, il riparto definitivo delle quote a carico dei Comuni interessati nella ferrovia Bologna Portomaggiore-Massalombarda.

Come abbiamo a suo tempo riferito, questa era una delle questioni più difficili e più delicate; tanto che nella sessione dell'anno scorso la Deputazione fu costretta a chiedere al Consiglio la facoltà di procedere per le vie di un Consorzio obbligatorio.

Ferrovia Venezia-Trento. — *Stato della questione.* — Riportiamo dall'*Adriatico* del 13 corrente: « Telegrafano da Vienna alla *Gazzetta Piemontese:*

« Ieri l'altro i deputati trentini presentarono alla Dieta » di Innsbruck la domanda che il Governo venga interes- » sato a venire ad una conclusione pratica riguardo alla con- » giunzione fra la Valsugana e la linea del Veneto, che fa » capo a Bassano. Essi osservano che la Valsugana, con un » territorio che conta circa 70,000 abitanti, non conosce fi- » nora altro che la diligenza, e ciò con danno gravissimo » dei suoi interessi economici.

« Credo che anche il Governo italiano si potrebbe inte- » ressare della cosa. Nel trattato di pace del 1866 i due Stati » si erano infatti vicendevolmente impegnati a favorire le » comunicazioni ferroviarie fra le loro provincie confinanti.

« L'Italia mantenne l'impegno colla summenzionata linea » Padova-Camposampiero-Bassano; ma l'Austria, evidente- » mente per ragioni di ordine militare, non fece mai nulla. » Furono, è vero, autorizzati, anni or sono, gli studi preli- » minari per una linea di tramvia a vapore Trento-Pergine- » Borgo-Primolano; ma più avanti di questi studi prelimi- » nari non si andò mai. Ora però di una tramvia a vapore » non potrebbe essere più questione; ci vorrebbe una fer- » rovia vera e propria a scartamento ridotto, come quelle » provinciali del Consorzio Veneto. Se ne avvantaggerebbero » non solo la Valsugana e il Trentino, ma in genere le co- » municazioni fra Venezia e le regioni, a cui provvede la » grande linea internazionale, di cui è parte la ferrovia del- » l'Arlberg ».

« Il corrispondente sbaglia: la Padova-Camposampiero-Bassano non è la linea che potrebbe servire alla congiunzione di Venezia colla Valsugana; ma dovrebbe essere una direttissima Venezia-Bassano-Primolano-Trento; e per questa, che dovrebbe essere linea di prima o seconda categoria da servire al traffico internazionale, si è già costituito, per iniziativa della nostra Deputazione provinciale, un Comitato

promotore; il quale ha già fatto pratiche con la Società delle Ferrovie Meridionali e lavora con alacrità onde raggiungere lo scopo ».

Ferrovie secondarie Sarde. — *Approvazione del progetto esecutivo della linea Tirso-Ozieri.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con alcune avvertenze, ha approvato il progetto esecutivo presentato dalla Società Italiana delle Strade Ferrate Secondarie Sarde per la linea Ozieri-Tirso.

Ricordiamo all'uopo che questa linea misura una lunghezza di chilometri 69.304.59; essa conta, oltre le due estreme, cinque stazioni, cioè Bottida, Bono, Anela, Bultei, Pattada, e 5 fermate, cioè Illorai, Burgos-Esporlatu, Benetutti-Nule, Buddosò-Osidda, Nugheddu-Vigne. Le opere principali consistono in due viadotti; le opere d'arte minori sono 368.

Tramvia a vapore Arona-Gravellona-Toce. — *Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Circa questa tramvia, per la quale rimandiamo i nostri lettori al n. 39 a pag. 623, possiamo annunciare che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha emesso parere che, con alcune avvertenze e mediante l'osservanza delle condizioni stabilite dall'Ufficio del Genio Civile e dalla Prefettura di Novara, possa accordarsi al Comitato promotore la chiesta concessione della costruzione e dell'esercizio.

Crediamo inoltre opportuno riassumere i seguenti principali dati. La tramvia Arona-Gravellona-Toce sarà costrutta quasi interamente sulla strada nazionale del Sempione e misurerà una lunghezza di 29 chilometri, attraversando gli abitati di Meina, Solcio, Lesa, Belgirate, Stresa, Baveno e Feriole. La spesa di costruzione è preventivata a circa 1,000,000 di lire.

Tramvia a vapore Chiavari-Cicagna con diramazione a Lavagna. — *Nuovo parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Facendo seguito alla notizia, data nel n. 34 a pag. 543, circa un primo parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, aggiungiamo che il medesimo, ripreso in esame il progetto di questa tramvia a vapore e ritenuto che vi sono state introdotte le modificazioni suggerite, ha emesso nuovo parere che il progetto si possa ora approvare definitivamente e che possa accordarsi la relativa concessione ai richiedenti ingegneri Primo e Tosco.

Tramvia Mestre-San Giuliano. — *Prima adunanza degli azionisti della costituenda Società.* — Facendo seguito alle notizie date nel n. 40, a pag. 639, aggiungiamo che domenica 16 corrente si tenne a Mestre, in una sala del Municipio, un'adunanza fra gli azionisti della Società costituenda per la costruzione ed esercizio della tramvia Mestre-San Giuliano. Intervennero molti sottoscrittori ed altri parecchi si fecero rappresentare.

I promotori informarono l'Assemblea degli studi e delle pratiche fatte in concorso del cav. Tozzi colla Società Lagunare di Navigazione e colla Provincia allo scopo di riuscire quanto prima ad un esito felice della impresa.

L'adunanza fece plauso alla iniziativa dei promotori. Ritenne necessario addivenire tosto ad intelligenze precise colla Società Lagunare di Navigazione per le condizioni del servizio cumulativo e fissò l'ammontare di ciascuna azione in L. 250. Discusse ed approvò lo Statuto sociale da sottoporsi all'assemblea generale degli azionisti, avvisando però la necessità di ottenere una sovvenzione dalla Provincia, affinchè la Società possa effettivamente costituirsi.

Tramvie di Napoli. — *Approvazione definitiva del Consiglio Comunale, in seconda lettura, della convenzione colla Società dei Tramways Napoletani.* — Della prima deliberazione, a cui giusta la legge comunale debbe susseguire una seconda in seconda lettura, abbiamo dato il testo nel numero 46, a pag. 736; nel quale vi ha richiamo ad altra precedente deliberazione.

Per la seconda lettura era stata fissata la seduta del 14 corrente; ma il Consiglio non si trovò in numero. Fu riposta all'ordine del giorno per la seduta del 18; ma nella medesima l'approvazione della convenzione fu dichiarata sospesa, non avendo ottenuto la maggioranza di 41 voti richiesta per la seconda lettura. La convenzione eravi stata approvata con soli 37 voti favorevoli contro 11.

Finalmente la convenzione con la « Società dei Tramways Napoletani » fu ripresentata per la votazione nella seduta del 19 corrente. Prima che il Sindaco la mettesse a votazione, parecchi, dei consiglieri che votarono contro nella precedente seduta del 18, dichiararono che, per amore di concordia e per rispetto alla volontà del Consiglio, avrebbero votato favorevolmente la proposta convenzione tanto più perchè con essa si complica la chiusura del bilancio del 1890.

Ed il Consiglio, con voti 48 favorevoli, approvò finalmente la convenzione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti di ottobre 1890.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di ottobre 1890, confrontato con quello dello stesso mese 1889, fu il seguente:

		Ottobre 1890	Ottobre 1889
Passeggieri trasportati	Num.	130,000	109,993
» introito	L.	490,400	453,705.06
Bagagli e cadaveri	Tonn.	540	552
» introito	L.	48,000	51,994.38
Bestiame trasportato	Capi	22,350	16,067
» introito	L.	74,600	55,726.55
Merce trasportata	Tonn.	64,600	68,238
» introito	L.	672,000	702,254.87
Introito complessivo	»	1,285,000	1,265,680.86
» chilometrico	»	4,830.83	4,758.19
Proventi diversi	»	35,000	34,629.64
Introito generale	»	1,320,000	1,300,310.50
Spesa complessiva	»	540,000	545,172.98
» chilometrica	»	2,030.07	2,049.52
Introito netto	»	780,000	755,137.52

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Circa i prodotti di ciascun mese del corrente anno, vedi rispettivamente i numeri 9, 12, 17, 21, 26, 30, 34, 39 e 43; per il riassunto del 1° semestre vedi il n. 31.

Ferrovie Francesi. — *Riscaldamento delle carrozze d'ogni classe.* — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha diretta una circolare alle grandi Compagnie ferroviarie affinchè durante la più rigida stagione invernale le carrozze di ogni classe siano munite sulle rispettive Reti di apparecchi di riscaldamento, come già usasi sulle linee delle ferrovie dello Stato.

Questa circolare Ministeriale riguarda le vetture di terza classe, perchè quelle di 1ª e di 2ª sono, sino ad ora, le sole provviste di apparecchi di riscaldamento.

— *Funicolari militari.* — Sino all'anno corrente le guarnigioni e scolte militari dei forti alpini abbandonavano durante la rigida stagione invernale le loro elevate sedi estive per la difficoltà degli approvvigionamenti e delle stesse comunicazioni.

Ma, scrivono i giornali francesi, dacchè il Ministro della guerra italiano ha disposto che le truppe alpine debbano svernare nei loro accantonamenti estivi e far buona guardia anche durante la stagione invernale ai più elevati forti sulle Alpi, bisognava trovare modo di fare altrettanto anche sul versante della Francia.

Ed il Genio militare francese, considerati i vantaggi che offrono all'uopo le ferrovie funicolari, le ha adottate per trasportare dal basso delle valli ai forti che coronano le cime, tutto quanto occorra all'armamento ed all'approvvigionamento.

Il forte della Roche-la-Croix (Barcelonnette) nelle Alte Alpi è ora dotato di una ferrovia funicolare ed esso avrà

perciò, durante il prossimo inverno, la sua completa guarnigione militare.

Oltre i vantaggi guerreschi di tali guarnigioni invernali — che non tocca a noi di considerare — vi sarà pur quello economico che esse potranno impedire che si rinnovino atti di distruzione di opere militari come avvenne in uno degli ultimi inverni per la batteria armata di Mallemort.

Ferrovie Russe. — *Progetto di ferrovia elettrica di 800 chilometri.* — Riportiamo la notizia, quale fu data da parecchi giornali italiani ed esteri.

In questo momento si studia in Russia il progetto elettrico il più audace che sia stato sinora suggerito; la costruzione di una linea da Pietroburgo ad Arkangel, porto del Mar Bianco, su una distanza di 800 km.

La corrente elettrica sarebbe fornita da una serie di stazioni generatrici, distribuite lungo la linea.

Il costo dell'impresa, compreso il materiale rotabile, è stato calcolato a L. 46,500 il chilometro.

Arkangel, il punto estremo proposto, è a 64 1|2 di latitudine nord, presso il circolo polare artico.

Ferrovie degli Stati Uniti del Nord d'America. — *Crisi dei titoli ferroviari alla Borsa di Nuova-York.* — Premesso che la Borsa di Nuova-York attraversa una serie di giornate disastrose per la speculazione al rialzo e che i mesi di ottobre e novembre 1890 figureranno nella storia delle crisi a lato ai disastri del 1885, presentiamo tosto, per dare una precisa idea della portata del ribasso, un quadro dei corsi comparati di alcuni valori ferroviari nel 1890.

	Prezzo	Liquidazione di		
	maggiore	ottobre	10 novembre	11 novembre
Central Pacific . .	38	30	28	28
Chicago Milwauker .	81	59	44	45
Denver Rio Grande .	22	17	15	16
Illinois Central . .	124	103	87	90
Lake-Shore . . .	117	108	103	103
Louisville e Nashwille	96	79	69	71
New-York e Lake Erie	30	22	16	17 3|4
Ontario.	23	17	14	15
Northem Pacific pref.	85	74	66	55
Pensylvania . . .	58	53	49	49
Union Pacific . . .	70	52	43	44
Wabas pref. . . .	37	21	16 1|2	16 5|8
New-York Central .	114	106	96	96 1|2

Ferrovie del Canadà. — *Ferrovia per il trasporto delle navi.* — A questa ferrovia abbiamo già accennato nel n. 51 del 21 dicembre 1889.

Non si tratta più — riassumiamo da giornali inglesi — di un progetto sulla carta come, per esempio, quello formato agli Stati Uniti per congiungere il golfo del Messico al Pacifico, traverso l'istmo di Tehuantepec. Gli studi sono terminati, la cosa stabilita in tutti i particolari pratici; sono stati raccolti i capitali, comprati i terreni, ordinati i materiali, e i lavori preparatori sono in via di esecuzione.

Questa impresa ardita va preparandosi nelle acque del *Dominion* nel Canadà.

Il golfo di San Lorenzo è separato dalla baia di Fundy da una lingua di terra larga circa 300 km., chiamata istmo di Chignecto. Le navi che hanno da andare dai porti del golfo a quelli della baia e viceversa, sono costrette a fare il giro di tutte le coste della Nuova Scozia, vale a dire una navigazione di settecento miglia (km. 1126) molto pericolosa e temuta dai marinai. Stabilire una comunicazione diretta tra i due bracci di mare, sopprimendo l'ostacolo formato dall'istmo era il problema da risolvere.

Naturalmente, presentavasi prima il pensiero di un canale che per un pezzo fu discusso ed esaminato sotto tutti gli aspetti. Se non che metteva sgomento la spesa, calcolata a sessanta milioni di dollari (300 milioni di lire italiane) almeno, e segnatamente impensierivano le difficoltà materiali da vincere; la natura del terreno rendeva incerta la durata e perfino la possibilità del lavoro di scavo, che avrebbe dovuto farsi nel masso vivo, e dava a temere casi imprevedibili.

Le esitazioni si prolungavano quando, un ingegnere intraprendente, il signor Ketchum, si fece a proporre di sostituire al canale una ferrovia, capace di trasportare da una parte all'altra dell'istmo, con pieno carico, navi di una stazzatura di mille tonnellate. Per il traffico della regione, questo margine di tonnellaggio è più che sufficiente.

Il punto delicato del tentativo non è già l'impianto della ferrovia, che somiglierà a tutte le altre, salvo una grossezza maggiore delle ruotaie, sibbene il collocamento e il funzionamento di apparecchi capaci ad afferrare il bastimento per di sotto, toglierlo fuori dell'acqua e posarlo sulle ruotaie. Il sistema adottato è piuttosto semplice a descrivere.

Ad ogni capo della linea sarà disposta una vasta graticola, formando quasi l'ultimo tronco della ferrovia, e portante una intelaiatura destinata a ricevere il bastimento in transito. Venuto il momento di procedere all'operazione, la graticola si staccherà dalla linea ferroviaria e scenderà lungo un piano inclinato per andare ad immergersi nel mare con la sua intelaiatura. La nave vi si mette sopra, e allora l'apparecchio si alza e afferra la nave che rimane incastrata nella intelaiatura ove viene assicurata mediante gomene adatte alla circonferenza dello scafo. Allora, potenti motori idraulici sollevano la massa intera fino al livello della terra.

La graticola tornerà a congiungersi colla ferrovia, e l'intelaiatura, carica della nave, passerà sulle ruotaie destinate ad operare il trasporto.

Messa così a posto la nave, la trazione si farà non grazie a macchine fisse stabilite di distanza in distanza come nei progetti anteriori congeneri, ma semplicemente da locomotive.

Il signor Ketchum ha calcolato che due locomotive basteranno per rimorchiare il bastimento di mille tonnellate in pieno carico con la velocità di dieci miglia all'ora (km. 16 e piccola frazione). Sicchè occorrebbero due ore per traversare l'istmo di Chignecto.

Al punto di arrivo non ci sarà da operare che la manovra, inversa di quella della partenza: la intelaiatura che porta la nave passerà dalla ferrovia sulla graticola, questa s'immergerà in mare e la nave, libera di ogni ritegno, riprenderà il largo.

Il signor Ketchum reputa che, non ostante le apparenti difficoltà e complicazioni, queste non richiederanno più di un quarto d'ora di tempo.

La linea misura una lunghezza di 27,370 metri; è tutta in rettilineo ed è generalmente pianeggiante eccetto qualche lieve pendenza del 2 per 0|00. Essa poi sarà armata con rotaie che pesano 55 chilogrammi per metro lineare; e sarà a doppio binario con scartamento normale.

Le tariffe saranno proporzionate al peso e tale da poter fare la concorrenza alla più lunga via marittima. Esse sono a base decrescente; la media sarà di centesimi 67 1|2 per tonnellata di stazza delle navi.

Ai termini della concessione, la ferrovia marittima di Chignecto deve essere pronta a funzionare il 1° luglio 1892. Il costo è calcolato a 30 milioni di franchi, tra ferrovia e materiale.

Per quanto immaginaria possa a prima vista parersi l'attuazione del sistema Ketckum il principio di esso ha già applicazioni altrove; applicazioni, per certo, assai più modeste e ristrette ma da cui l'ingegno umano e la scienza possono assorgere ad altre più imponenti e grandiose.

A Malta, per esempio, c'è un dock idraulico col quale si è proceduto più di una volta a toglier dal mare bastimenti carichi, anche assai più grandi di quelli, dei quali si vuole imprendere il trasporto a Chignecto. La Compagnia di navigazione peninsulare e orientale possiede un impianto simile a Bombay. E nel cantiere Orlando a Livorno le navi vengono tirate a terra con lo stesso sistema.

E neppure è nuovo il fatto di battelli che vengono estratti dall'acqua per percorrere una certa distanza sulle ruotaie. Si incontrano precedenti pratici negli Stati Uniti. Sul tragitto di parecchi canali si trovano tronchi di ferrovie interposti fra due sezioni d'acqua per trasportare dall'una all'altra i battelli carichi. Questa combinazione serve a vincere l'ostacolo delle differenze di livello che avrebbero reso necessarie trincee troppo profonde o una moltiplicazione di cateratte

(conche). Essa funziona con tanta semplicità, che non vi si presta neanche più attenzione. A Newark, a poca distanza da Nuova York, per esempio, si scorgono a capo a una strada nel bel mezzo della città battelli che salgono un pendio per andare a ritrovare alla sommità il canale che hanno lasciato appiè dell'altura. Si tratta è vero, di battelli di piccola dimensione, che di rado stazzano più di cento tonnellate.

Notizie Diverse

Agenzia commerciale italiana a Belgrado. — *Andamento dal suo impianto.* — Nel *Bollettino del Ministero d'Agricoltura,* troviamo le seguenti notizie sull'andamento dell'Agenzia commerciale italiana istituita testè a Belgrado, all'istituzione ed alle attribuzioni della quale abbiamo accennato nel n. 42 a pag. 672.

In 47 giorni di vita attiva, l'Agenzia ha ricevuto 212 lettere di Ditte commerciali italiane, 72 listini, indirizzi, offerte speciali, 25 campioni di prodotti italiani vari, 7 *album* e note illustrative. Sono inoltre in viaggio 91 campioni di prodotti nazionali. A tutto il 26 settembre 1890, l'Agenzia spedì 147 lettere semplici e raccomandate, 22 telegrammi per l'Italia e 2 per l'interno e 1125 circolari d'avviso alle Ditte italiane.

L'Agenzia ha dato commissione per macchine tipografiche, colla forte, pesce marinato, maglie, biancherie, coperte di seta, per un valore totale di franchi, oro, 24,195.

Sono in corso trattative per forniture di carta, locomotive e vagoni alle ferrovie serbe. Si attendono, per essere commissionati, i campioni di parecchie importanti Ditte nazionali.

Per l'esportazione dalla Serbia, l'Agenzia è in trattativa con Ditte italiane per acquisti di bovini, prugne, frumento, avena, pelli, ecc.

Concorso per la fornitura di acqua potabile a Lugano. — La *Municipalità di Lugano* ha aperto pubblico concorso per la fornitura *d'acqua potabile* ed eventualmente anche per fornitura *d'acqua a scopo industriale per il Comune di Lugano.*

La quantità d'acqua potabile da fornirsi al Comune, dovrà possibilmente non essere inferiore ai 20 litri al minuto secondo; quella a scopo industriale non inferiore a 50 litri.

I concorrenti dovranno presentare al Comune un progetto dettagliato per la fornitura di detta acqua in base al capitolato che trovasi deposto nella Cancelleria Municipale e del quale potranno prendere copia a loro spese.

Le offerte dovranno essere inoltrate alla Cancelleria Municipale per il 15 gennaio 1891 al più tardi.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 948,326.51* per macchinario destinato alle officine del materiale mobile e dei depositi locomotive:

L. 181,000* per consolidamento del tronco Alano-Fener-Valdobbiadene-Feltre della linea Feltre-Treviso;

L. 129,000 per consolidamento del viadotto sul Farda al kilom. 44.444 della linea Roma-Orte;

L. 100,000* per completamento del tronco Firenze-Borgo S. Donnino della linea Faenza-Firenze;

L. 58,000* per costruzione di una scogliera a difesa della linea Roma-Orte fra i kilom. 59.780 e 59.930;

L. 58,000* per costrusione di una scogliera a difesa della linea Roma-Orta-Firenze al kilom. 100;

L. 47,952.50* per completamento e sistemazione del tronco Adria-Loreo della linea Adria-Chioggia;

L. 33,600 per lavori di consolidamento del rilevato ferroviario e per la sistemazione dei passaggi a livello e delle banchine, lungo il tronco San Giovanni in Persiceto-San Felice, della ferrovia Bologna-Verona;

L. 28,200 per la costruzione di un tratto della lunghezza di circa 100 metri di arco rovescio nella galleria di Cattolica in prolungamento dell'arco rovescio esistente all'imbocco verso Ancona, sulla linea Bologna-Otranto;

L. 23,000 per sistemazione della stazione di Pistoia ed ampliamento dell'annesso deposito combustibile;

L. 19,700 per soppressione di tre passaggi a livello ai kilom. 85.465 e 92.821 e 93.755 da sostituirsi rispettivamente con un sottovia e due cavalcavia per il raddoppiamento di binario della linea Orte-Chiusi-Firenze;

L. 3620, per lavori di sistemazione del manufatto della luce di m. 200 al kilom. 47.555,88 e per la ricostruzione di un sifone al kilom. 110.265,70 della ferrovia da Verona a Peschiera;

L. 1750 occorrenti per la costruzione di 2 latrine a ridosso delle case cantoniere ai kilom. 23.388 e 33.725 delle linea Parma-Brescia-Iseo.

Rete Mediterranea. — Fabbisogno di n. 176 ruote montate su assi da 12 tonnellate e di n. 792 molle, delle quali 352 a balestra di sospensione e 440 a spira di trazione;

L. 153,000 per la costruzione di un fabbricato per uso di uffici ferroviari sopra parte della tettoia del servizio merci a grande velocità nella stazione di Genova P. P. verso via Andrea Doria;

L. 5500 per la ricostruzione di un manufatto munito di saracinesca attraverso l'argine di Monte Valenzano, in prossimità al confine territoriale dei comuni di Pomaro e di Valenza, nella linea Alessandria-Arona;

L. 1300 per provvedere alla difesa della prima pila verso Alessandria del ponte sulla Scrivia presso Tortona.

Direzione Tecnica governativa per la ferrovia Caianello-Isernia. — Fabbisogno * del materiale metallico d'armamento del 4° tronco.

2. — Progetti e preventivi di spese approvati dal Regio Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 405,400 a completamento della spesa di L. 505,400 occorrente per la sostituzione travate metalliche ai ponti in ferro sui torrenti Bisenzio, Ombrone, Pesa, Orme, Elsa, Evola e Cecinella lungo la linea Firenze-Empoli-Pisa.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — (26 corrente). — Gara * per fornitura di 3 locomotive-tender e di 87 carrozze di 1ª, 2ª e 3ª classe.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Bavona Giovanni di Montepescali i lavori di alzamento di livellette presso i torrenti Parce e Gragnano, fra Chiusi e Chianciana col ribasso del 23 per cento sui prezzi di tariffa;

Roncallo Angelo di Sampierdarena i lavori relativi alla fornitura e posa in opera dei ponti metallici sui torrenti Parce e Gragnano suddetti col ribasso del 25.50 0[0 sui prezzi di tariffa.

Debernardi Fortunato, di Ivrea, lavori di rinforzo alla gettata presso il ponte della Stura, fra Torino Succursale e Settimo, col ribasso del 12.40 sui prezzi di tariffa.

Rete Adriatica. — Ampliamento del servizio merci in stazione di Lecco a Vassenna Francesco, col ribasso del 21.27 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Comitato, 21 corrente). — I. Kofer di Collegno, per fornitura di 27,000 dozzine di strofinacci di cotone;

Magnoni, Rasura e C. di Monza, per fornitura di 20 grues idrauliche isolate;

Selmi Mariano, per ricostruzione del ponte sottopassaggio della Casa Nuova sulla linea Cecina-Volterra;

Cappelli Francesco di Sparanise, per armamento della tratta Raperstelle-Carniola (linea Sparanise-Gaeta);

Haag Giovanni di Augsburg, per fornitura apparecchi per il sistema di riscaldamento a vapore a 18 locomotive.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione Consorziale per la costruzione della strada obbligatoria Gerace-Antonimina (Reggio di Calabria) (29 novembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di due tratti per la strada obbligatoria Gerace-Antonimina, uno dalla Marina di Gerace ai bagni minerali (m. 5726.76), importo L. 55,829.45, l'altro dall'abitato di Antonimina alla normale N. 76 (m. 1809.86), importo L. 16,670.72. Cauzione provvisoria L. 1650. Cauzione definitiva L. 7600. Fatali 15 dicembre, ore 10 ant.

Prefettura di Rovigo (29 novembre, ore 10 ant, unica e definitiva). — Appalto dei lavori d'imbancamento a destra di Adige in Drizzagno e Volta Fornaci, Drizzagno Pagan e Marezzana Colombara in comune di Lusia. Importo L. 75,376 (Per le sole associazioni cooperative di produzione e lavoro legalmente costituite).

Municipio di Murano — Venezia (3 dicembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del nuovo cimitero comunale. Importo L. 30,893.61. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Rovigo (6 dicembre, ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla definitiva sistemazione dell'argine destro d'Adige, lungo il tronco III della sezione II nei comuni di Boara Polesine e S. Martino di Venezze (m. 6660). Importo L. 270,189.09. Cauzione provvisoria L. 14,000. Cauzione definitiva il decimo.

Comune di Acerno (Salerno) (6 dicembre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle provviste e lavori di condottura di acqua e costruzione d'una pubblica fontana. Importo ridotto L. 42,358.78 (V. n. 37).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ravenna (27 dicembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al rialzo e rinfianco di 4 tronchi dell'argine destro di Reno, dalla chiavica Zaniolo allo sbocco del Santerno vivo, o chiavica di legno (m. 2996.80) Importo L. 103,160. Cauzione provvisoria lire 5000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in 100 giorni.

— Appalto delle opere e provviste occorrenti al rialzo delle arginature destra e sinistra del Senio, tra il ponte della Reale e la golena Cantelli Superiore, in Comune di Alfonsine. Importo L. 127,230. Cauzione provvisoria L. 4300. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di Genova (prossimamente). — La Giunta deliberò di dare in appalto al prezzo di L. 50,000, per mezzo dei pubblici incanti, i lavori di costruzione del tratto di strada da aprirsi fra piazza Tommaseo e vico Orti e del relativo tronco di fognone che deve attraversare il sottosuolo della detta piazza.

Francia. — *Municipio di Marsiglia* (1° dicembre). — Costruzione di un bacino in muratura nel letto del Jarret. Importo fr. 42,000.

— *Municipio di Gap* (Alte Alpi). — Completamento del Liceo nazionale (1°, 3° e 6° lotto).

Serbia. — *Municipio di Belgrado* (30 dicembre). — In servizio dell'acqua della città, impianto delle condotte d'acqua e fornitura di chiuse e bocche d'acqua.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Ministero dei Lavori Pubblici — Roma — (2 dicembre, ore 10 ant., unica e definitiva). — Fornitura triennale (dal 1° gennaio 1891 al 31 dicembre 1893) del **carbone** occorrente all'esercizio delle macchine idrovore nei tre stabilimenti di Ostia, Isola Sacra e Maccarese. Importo complessivo lire 130,237.50. Cauzione provvisoria lire 8000. Cauzione definitiva L. 15,000.

Intendenza di Finanza — Foggia — (1° dicembre, ore 1 pomerid., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Fornitura di **carbone fossile** in mattonelle di fabbrica inglese.

Bulgaria. — *Ministero delle Finanze a Sofia* (6 dicembre, ore 10 ant.). — Fornitura di **pesi** e **misure**: 1,876 doppi decametri, 1.876 assortimenti completi di pesi; 1,876 assortimenti completi di misure per vino, acquavite, ecc.; 1,876 assortimenti completi di misure per latte e burro. Cauzione rispettivamente: fr. 2000, fr. 3500, fr. 650, fr. 630. Fatali il 12 dicembre.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione di una travata metallica sul tronco Avellino-Benevento per l'Impresa Annibale Lanari.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Novembre 15	9bre 22
Azioni Ferrovie	Meridionali	L.	699.50	694
» »	Mediterranee	»	567.50	560.50
» »	Sicule	»	605	595
» »	Sarde (preferenza)	»	285	285
» »	Palermo-Marsala-Trapani	»	360	360
» »	Gottardo	»	—	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	»	538	539
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	»	297	297
» »	Novara-Seregno	»	—	—
» »	Palermo-Marsala-Trapani	»	310.50	310.50
» »	» 2ª emiss.	»	308.50	308.50
» »	Centrale Toscana	»	510	510
» »	Meridionali	»	308.50	305.50
» »	Sarde, serie *A*	»	306.25	305.50
» »	» serie *B*	»	309.50	308.50
» »	» 1879	»	299.50	299
» »	Pontebba	»	463	463
» »	Nord-Milano	»	268.50	268.50
» »	Meridionali Austriache	»	337.50	337.50
» »	Gottardo 4 %	»	102	101.75

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Tramways a vapore della Provincia di Brescia. — Elenco delle 34 obbligazioni da L. 500 estratte:

1° — Obbligazioni ancora in circolazione:
404 410 565 613 710 785 1415 1504 1789 1803 2503 2561 2650 3161 3168 3199 3457 3677.

2° — Obbligazioni annuali:
2592 3093 3922 4387 4620 4914 5543 5901 6172 6243 6329 6435 6498 6938 7457 7518.

I rimborsi avranno effetto dal 1° dicembre.

Tramways Provinciali di Napoli. — La cedola N. 12 delle Obbligazioni sarà pagata dal 1° dicembre p. v., in L. 7.50.

EMISSIONI.

Società Romana Tramways-Omnibus in Roma. — In seguito al voto dell'assemblea degli azionisti tenutasi il dì 30 ottobre p. p., per l'aumento del capitale sociale, il Consiglio d'Amministrazione ha deliberato di offrire agli azionisti *una* azione di nuova emissione per ogni dieci azioni possedute, escluse frazioni.

Col 1° gennaio 1891 le nuove azioni entreranno a partecipare ai benefizii sul bilancio sociale *pro-rata* delle somme versate.

I versamenti saranno chiamati a seconda delle deliberazioni del Consiglio.

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

6 dicembre. — **Società An. della Strada Ferrata da Mortara a Vigevano.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 merid., nel Palazzo Municipale di Vigevano.

Società Minerarie, Metallurgiche e Carbonifere.

30 novembre. — **Società An. Miniere Sulfuree Albani.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 1/2 merid., in Milano, via Manzoni, N. 4.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

Belgio. — Mercato fermo; mentre, per prima della fine dell'anno, i metallurgisti annunciano il ribasso, ed i proprietari carboniferi persistono, fino al 1° marzo 1891, a mantenere i prezzi attuali.

I prezzi, approvati dall'Amministrazione delle Strade Ferrate dello Stato in seguito all'appalto del 21 u. s. ottobre, per i carboni magri, vanno da fr. 10.35 a fr. 9.70.

Molti contratti in combustibile metallurgico. I *fines à cokes* da fr. 12.50 a 13 per la prima qualità; i *cokes* da 18 a 19 fr.

Francia. — La Compagnia del Nord ha presentato all'approvazione governativa nuove tariffe ridotte per il trasporto dei carboni. Trattasi di ridurre del 10 0/0 i prezzi per le spedizioni di non meno di 250 tonnellate per volta ed a condizione del pronto ritorno del materiale vuoto. La tariffa proposta è a base chilometrica, decrescente in ragione diretta della distanza; per l'esportazione, i prezzi sono ancora ridotti del 40 0/0.

Germania. — I produttori tengono fermo, essendo loro favorevole la situazione.

INGHILTERRA. — Mercato attivissimo. Carbone per il gaz, sostenuto, a 11 sc. la tonnellata. Carbone del Northumberland, per locomotive: 1ª qualità, da 11 sc. 6 d. a 12, franco a bordo; minuto, da 6 sc. a 6 sc. 3 d. *Coke*, per alti forni: consegna a Middlesbrough, 17 sc. 6 d.; franco a bordo, da 19 a 20 sc.

Ferri e Ghise.

BELGIO. — Nei ferri, affari nulli per la grande differenza tra i prezzi fatti dai produttori ed i prezzi offerti dai consumatori. Situazione migliore negli acciai.

FRANCIA. — Fu dai produttori tentato invano un rialzo nei ferri. Per questi furono a Parigi dimandati 180 fr., ma essi ricaddero tosto a 175. *Tôles*, fr. 210. Così nel Nord da 155 fr. si ricadde tosto a fr. 150.

GERMANIA. — Continua il ribasso, specialmente per l'esportazione, come già abbiamo annotato nel numero precedente.

INGHILTERRA. — Le condizioni del mercato monetario influiscono sul mercato siderurgico; l'elevazione del tasso ufficiale dello sconto al 6 0[0 pesa sui consumatori e sulla speculazione.

Nullo è perciò il mercato dei ferri fini e degli acciai. Quotansi tuttavia: Barre ordinarie, Ls. 6-2-6; *Best-bars*, Ls. 6-12-6; *Tôles* per navi, Ls. 6-10; id., per caldaie, Ls. 7-5; *Tôles* fini, 7-12-6. Corniere per navi, Ls. 6. Il tutto su carro agli stabilimenti siderurgici.

Per gli acciai: *Tôles* per navi, Ls. 6-15; *Tôles* per caldaie, Ls. 7-15; Corniere per navi, Ls. 6-7-6. Rotaie, Ls. 5-2 6. Traverse, Ls. 6. Il tutto agli stabilimenti siderurgici, come per i ferri.

— *Middlesbrough*. — Mercato debole. Ghisa *Cleveland*, n. 3, 47 sc. I prezzi dei ferri fini e degli acciai sono ridotti di 2 sc. 6 d.

— *Glascow*. — *Warrants*, 52 sc. 2 1[2.

Rame.

FRANCIA. — *Parigi*. — *Chili* invariato: in barre, a fr. 158.75, per la 1ª qualità; a fr. 148.75 per le marche ordinarie. Altri prodotti in ribasso: Lingotti e piastre, fr. 156.25 contro 157.50 della settimana precedente; *Best-Selected*, fr. 162.50 contro 163-75.

GERMANIA. — *Amburgo*. — Mercato calmo, ma fermo. Elettrolittico, da M. 79 a 85; inglese affinato in lingotti, da M. 67 a 69; inglese laminato, dogana compresa, M. 83.

INGHILTERRA. — *Londra*. — La crisi finanziaria si fa sentire sul mercato del rame con ribasso graduale. *Chili* in barre, da Ls. 55-12-6 a 55-15, a contanti; da Ls. 56 a 56-5 a tre mesi. Per il rame affinato: *Tough* inglese, da Ls. 60-10 a 61; *Best-Selected*, da Ls. 63-10 a 64-10; fogli forti, Ls. 69; fogli dell'India, Ls. 65.

Stagno.

FRANCIA. — *Parigi*. — Continua la tendenza al ribasso. *Banca*, fr. 256.25 contro 257.50 della settimana precedente; *Billiton*, fr. 251,25 contro 253.75; *Détroits*, fr. 250 contro 251.25; stagno inglese, fr. 250 contro 252.50.

GERMANIA. — *Amburgo*. — Mantengonsi i prezzi della settimana precedente. *Banca*, in blocchi, M. 107; inglese, in blocchi, M. 107; inglese affinato, M. 108 ogni 50 chilogrammi.

INGHILTERRA. — *Londra*. — *Détroits*, a contanti, da Ls. 90-10 a 90-15; a tre mesi, da Ls. 91 a 91-15. Lingotti inglesi ordinari, da Ls. 94-10 a 95; barre da Ls. 95-10 a 96; lingotti affinati, da Ls. 96-10 a 97.

OLANDA. — *Amsterdam*. — Pochi affari, e soltanto nel disponibile: *Banca*, id., da fior. 56 3[4 a 56 7[8; *Billiton*, id., fior. 56 1[2.

— *Rotterdam*. — Situazione d'Amsterdam. *Banca*, disponibile, fior. 56 5[8; a termine, fior. 56 3[4. *Billiton*, disponibile, fior. 56 3[8; a termine, fior. 56 1[2.

Piombo.

FRANCIA. — *Parigi*. — Ribasso di fr. 0.50 sui prezzi della settimana precedente. Marche ordinarie, consegna a Parigi, fr. 36.50; id., consegna all'Havre, fr. 35-75.

GERMANIA. — *Amburgo*. — Mercato sostenuto, nonostante pochi affari. Inglese, in *saumons*, M. 16-80; tedesco, in rotoli, M. 17; tedesco, in *saumons*, M. 16; piombo di Spagna, M. 17 ogni 50 chilogrammi.

INGHILTERRA. — *Londra*. — Mercato nullo, prezzi in ribasso. Metallo straniero, da Ls. 13-10 a 13-15; inglese, Ls. 14.

Zinco.

FRANCIA. — *Parigi*. — Nuovo ribasso di fr. 0.75. Di Slesia, consegna all'Havre, fr. 65.75 contro 66.50 della settimana precedente. Altre buone marche, consegna all'Havre, fr. 65.25 contro 66; id., consegna a Parigi, fr. 65.75 contro 66.50.

GERMANIA. — *Amburgo*. — Mercato fermo. Di Slesia, disponibile, da M. 26.50 a 27; id., per consegna, da M. 26 a 26.50; laminato di Slesia, per consegna, M. 29.30. *Vieille-Montagne*, dogana compresa, M. 29.30 ogni 50 chilogrammi.

INGHILTERRA. — *Londra*. — Lieve ribasso per la grande offerta di metallo sul mercato. Marche ordinarie, da Ls. 24 a 24-5; marche speciali, da Ls. 24-5 a 24-10.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1890-91. — *Dal 1° al 10 Novembre 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4086	4065	+ 21	650	665	— 15
Media	4086	4065	+ 21	649	651	— 2
Viaggiatori	1.336.590 80	1.359.296 53	— 22.706 23	86.525 43	74.711 84	+ 11.813 59
Bagagli e Cani	63.746 08	68.828 64	— 5.082 56	3.745 79	3.303 66	+ 442 13
Merci a G.V. e P. V. accelerata	338.273 00	342.124 97	— 3 851 97	17.991 35	13.403 42	+ 4.587 93
Merci a P. V.	1.364.426 22	1.467.890 12	— 103.463 90	119.129 52	82.479 67	+ 36.649 85
TOTALE	3.103.035 60	3.238.140 26	— 135.104 66	227.392 09	173.898 59	+ 53.493 50
Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Novembre 1890.*						
Viaggiatori	18.484.248 57	19.295.248 60	— 811.000 03	1.000.412 79	1.165.474 95	— 165.062 16
Bagagli e Cani	826.593 92	868.406 46	— 41.812 54	38.158 36	46.073 15	— 7.914 79
Merci a G. e P. V. accelerata	4.321.536 44	4.371.128 10	— 49.591 66	209.768 96	164.426 24	+ 45.342 72
Merci a P. V.	19.422.528 05	20.529.622 85	—1.107.094 80	1.426.478 70	1.122.428 13	+ 304.050 57
TOTALE	43.054.906 98	45.064.406 01	—2.009.499 03	2.674.818 81	2.498.402 47	+ 176.416 34
Prodotto per chilometro						
della decade	759 43	796 59	— 37 16	349 83	261 50	+ 88 33
riassuntivo	10.537 18	11.085 95	— 548 77	4.121 45	3.837 79	+ 283 66

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 31ª Decade — dal 1° al 10 Novembre 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	1.071.359 43	50.236 51	357.824 28	1.374.565 84	7.459 17	2.861.445 23	4.055 00	705 66
1889	1.048.534 34	50.147 19	333.554 29	1.368.240 39	7.653 14	2.808.129 35	3.997 00	702 56
Differenze nel 1890	+ 22.825 09	+ 89 32	+ 24.269 99	+ 6.325 45	— 193 97	+ 53.315 88	+ 58 00	+ 3 10
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	31.710.739 93	1.471.269 46	11.851.134 62	40.010.923 38	323.742 34	85.367.809 73	4.055 00	21.052 48
1889	32.159.962 92	1.545.510 73	11.041.693 13	39.894.305 51	341.797 46	84.983.269 75	3.997 00	21.261 76
Differenze nel 1890	— 449.222 99	— 74.241 27	+ 809.441 49	+ 116.617 87	— 18.055 12	+ 384.539 98	+ 58 00	— 209 28
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	83.153 25	1.634 49	20.619 72	118.529 35	1.005 80	224.942 61	1.143 63	196 69
1889	84.723 87	1.671 48	21.039 33	122.950 83	1.023 85	231.409 36	1.166 76	198 34
Differenze nel 1890	— 1.570 62	— 36 99	— 419 61	— 4.421 48	— 18 05	— 6.466 75	— 23 13	— 1 64
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	2.377.901 11	52.779 92	665.426 02	3.160.320 37	33.118 82	6.289 546 24	1.132 93	5.551 57
1889	2.471.727 34	52.073 07	585.271 17	2.789.561 93	33.729 07	5.932.362 58	1.136 21	5.221 18
Differenze nel 1890	— 93.826 23	+ 706 85	+ 80.154 85	+ 370.758 44	— 610 25	+ 357.183 66	— 3 28	+ 330 39

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1890	1889	Differenze nel 1890	Prodotti dal 1° gennaio 1890	1889	Differenze nel 1890
Viaggiatori	4.676 96	4.149 02	+ 527 94	122.621 55	125.909 07	— 3.287 52
Merci	614 38	774 63	— 160 25	22.234 25	24.522 95	— 2.288 70
Introiti diversi	34 50	31 25	+ 3 25	10.718 53	40.602 50	— 29.883 97
Totali	5.325 84	4.954 90	+ 370 94	155.574 33	191.034 52	— 35.460 19

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

13ª Decade — Dal 1° al 10 Novembre 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1890	84.065 18	1.673 45	8.602 29	132.904 56	391 15	227.636 63	609 00	373 79
1889	90.022 18	1.810 60	8.467 89	104.500 14	913 37	205.714 18	609 00	337 79
Differenza nel 1890	— 5.957 00	— 137 15	+ 134 40	+ 28.404 42	— 522 22	+ 21.922 45	»	+ 36 00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 NOVEMBRE 1890.					
1889-90	1.239.280 60	23.562 81	146.163 94	1.626.458 19	11.217 39	3.046.682 93	609 00	5.002 76
1888-89	1.236.675 84	24.962 87	143.965 15	1.419.233 75	9.653 66	2.834.491 27	609 00	4.654 34
Differenza nel 1890	+ 2.604 76	— 1.400 06	+ 2.198 79	+ 207.224 44	+ 1.563 73	+ 212.191 66	»	+ 348 42
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	15.036 40	84 15	932 99	6.170 76	1 12	22.225 42	126	176 40
1889	10.753 57	66 11	648 94	3.593 93	8 16	15.070 71	97	155 37
Differenza nel 1890	+ 4.570 14	+ 18 04	+ 284 05	+ 2.576 83	— 7 04	+ 7.154 71	+ 29	+ 21 03
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 NOVEMBRE 1890.					
1889-90	175.899 87	1.429 69	10.986 13	54.059 50	194 70	242.569 89	126	1.925 16
1888-89	154.151 54	1.036 60	8.002 64	44.170 07	138 46	207.499 32	97	2.139 17
Differenza nel 1890	+ 21.748 32	+ 393 49	+ 2.983 09	+ 9.889 43	+ 56 24	+ 35.070 57	+ 29	— 214 01

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Novembre* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	4,831.00	14,872.30	1,358.60	1,246.75	3,249.65	5,172.40	6,334.15	5,704.40	2,486.25	7,888.25	2,961.60	1,108.50
Bagagli e Cani	92.95	207.25	36.15	22.00	79.60	6.50	125.10	60.35	59.85	39.05	25.80	7.00
Merci a G. V. ed Accelerata	814.15	3,263.50	186.30	112.25	697.90	73.45	139.25	708.95	392.10	491.00	175.45	44.70
Merci a P. V.	6,293.85	7,385.70	795.70	3.424.25	826.95	—	2,955.60	1,369.25	541.85	2,062.30	794.00	333.50
Totali	12,031.95	25,728.75	2,376.75	4,805.25	4,854.10	5,252.35	9,554.10	7,842.95	3,480.05	10,480.60	3,956.85	1,493.70

CHEMINS DE FER DU NORD ET DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Relations entre Londres, Paris et l'Italie.

Des points ci-contre aux Gares ci-dessus:		BILLETS SIMPLES Londres (1) 1re classe	Londres (1) 2me classe	Paris (2) 1re classe	Paris (2) 2me classe	BILLETS D'ALLER ET RETOUR Londres (4) validité	Londres (4) 1re classe	Londres (4) 2me classe	Paris validité	Paris 1re classe	Paris 2me classe
Turin	Mont-Cenis	172 10	128 65	98 60	73 40	45 jours	283 50	210 —	30 jours	160—(5)	115 —
Milan	Mont-Cenis	183 40	134 90	116 65	86 —	45 jours	283 50	210 —	30 jours	172—	125 —
Gênes	Mont-Cenis	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livourne	via Gênes	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Florence	via Gênes	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Rome	via Gênes	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Naples	via Gênes	286 95	209 05	213 45	153 30	—	—	—	—	—	—
Florence	via Bologne	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Rome	via Bologne	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Naples	via Bologne	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mois (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Naples	331 70	240 85	258 20	185 10	6 mois (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologne	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mois	538 95	395 80	—	—	—
Messine (via Naples)		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OBSERVATIONS.

BILLETS SIMPLES.

(1) Ces billets sont valables pendant 17 jours, sauf ceux de ou pour Brindisi dont la validité est de 30 jours, et permettent aux voyageurs de s'arrêter à toutes les gares P-L-M situées sur l'itinéraire et à six stations italiennes de leur choix. En sus des prix homologués, il est perçu pour droits divers de port une taxe de 1 fr. 75 au profit des Chambres de commerce de Calais ou de Boulogne.

(2) Ces billets sont valables pendant 10 jours.

(3) Billets valables pendant 30 jours.

BILLETS D'ALLER ET RETOUR.

(4) Ces prix comprennent la traversée de Paris par le Chemin de fer de ceinture, mais non la taxe de 3 fr. 50 établie au profit des Chambres de commerce de Calais ou Boulogne, par la loi du 4 décembre 1888 et qui est perçue en sus.

(*) Les voyageurs partis de Brindisi ont la faculté de se rendre de Foggia à Naples en faisant porter par le Chef de gare de Foggia l'autorisation nécessaire sur le billet; ils iront ensuite à leurs frais rejoindre l'itinéraire à Falconara par Rome. — De même dans le sens inverse, il peuvent effectuer à leurs frais le trajet de Falconara-Rome-Naples ou, sur présentation au Chef de gare, leur billet sera rendu valable pour rejoindre l'itinéraire à Foggia.

(**) Les voyageurs se dirigeant sur Londres peuvent se rendre de Rome à Florence par Grosseto et Sienne ou par Pise et Empoli et revenir ensuite à Pise par cette dernière voie. — Inversement, les voyageurs allant à Brindisi peuvent se rendre de Pise à Florence par Empoli, revenir à Pise par la même voie ou se diriger à Empoli sur Rome par Sienne et Grosseto.

(5) La durée de validité des billets d'aller et retour Paris-Turin est portée à 45 jours, lorsque les voyageurs justifient avoir pris à Turin un billet de voyage circulaire intérieur italien.

ALLER — Service entre Londres, Paris et l'Italie par le Mont-Cenis. — RETOUR

ALLER

STATIONS		1re cl.	1re, 2me classe (*)	1re, 2me classe
Londres Charing-Cross	Dép.	8 20 m.	11 — matin	8 15 soir
Londres Victoria	—	8 30 m.	11 — matin	8 15 soir
Douvres	—	10 20 m.	1 — soir	10 25 soir
Calais-maritime (heure anglaise)	Arr.	Midi	2 20 soir	Min. 10
Calais-maritime (heure française)	Dep.	Midi 40	2 52 soir	1 04 matin
Boulogne-Gare	Arr.	1 35 s.	—	1 58 matin
Boulogne-Gare	Dép.	1 27 s.	—	1 50 matin
Amiens	Arr.	3 28 s.	5 17 soir	3 46 matin
Amiens	Dép.	3 33 s.	5 22 soir	3 51 matin
Pierrefitte-Stain	Dép.	—	—	—
Paris-Nord	Arr.	—	7 15 soir	5 50 matin
Paris-Nord	Dép.	—	7 21 soir	6 19 matin
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	6 31 s.	8 17 soir	7 10 matin

STATIONS		1e 2e cl.	1e 2e cl. (A)	1e, 2e cl.	1e, cl.	1e 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Dép.	7 — s.	9 — s.	9 15 s.	8 50m.	11 15m.
Dijon	Arr.	Minuit 05	1 44m.	2 19m.	2 22 s.	5 38 s.
Genève	—	6 28 m.	—	8 55m.	8 52 s,	—
Evian	—	7 43 m.	—	10 59m.	—	—
Aix-les-Bains	—	5 02 m.	6 23m.	8 —m.	8 20 s.	11 45 s.
Chambéry	—	5 32 m.	6 48m.	8 30m.	8 55 s.	Min. 07
Modane	—	8 59 m.	9 42m.	1 45 s.		3 07m.
Turin	—	1 58 s.	1 58 s.	6 20 s.	—	7 50m.
Turin	Dép.	—	2 25 s.	7 42 s.	—	8 30m.
Milan	Arr.	—	5 30 s.	10 58 s.	—	11 40m.
						1e 2e cl
Turin	Dép.	—	2 40 s.	8 20 s.	—	8 25m.
Gênes	Arr.	—	6 10 s.	11 45 s.	—	11 55m.
San-Remo	—	—	11 05 s.	8 43m.	—	5 56 s.
Pise	—	—	10 50 s.	4 —m.	—	4 13 s.
Florence	—	—	Min. 40	7 20m.	—	6 30 s,
Livourne	—	—	11 30 s.	5 35m.	—	5 27 s.
Rome	—	—	6 50m.	11 —m.	—	11 02 s.
Naples	—	—	1 35 s.	6 32 s.	—	7 —m.
Brindisi	Arr.	—	—	8 36m.	—	6 10 s.
Turin	Dép.	—	2 40 s.	7 — s.	—	8 25m.
Alexandrie	Arr.	—	4 14 s.	8 50 s.	—	10 03m.
Bologne	—	—		1 52m.	—	5 — s.
Ancône	—	—	—	7 05m.	—	10 55 s.
Brindisi	—	—	—	10 47 s.	—	6 15 s.
Florence	—	—	—	5 55m.	—	1 26m.
Rome	—	—	—	Midi 35	—	7 30m.
Naples	Arr.	—	—	6 32 s.	—	1 35 s.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Folkestone-Boulogne, le départ de Londres a lieu à 10 heures matin. Ce train ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Angleterre ou de Calais.
(A) Le train partant de Paris-Lyon à 9 heures soir ne prend à Paris, en 2e classe que les voyageurs à destination d'Aix-les-Bains, Chambéry et de l'Italie par le Mont-Cenis.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salons va directement de Calais à Milan par le train partant de Calais à 2 h. 52 soir et de Paris-Lyon à 9 h. soir.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de Calais à la gare de Paris-Lyon par les trains partant de Calais à 1 heure 04 du matin et midi 40.

RETOUR

STATIONS		1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.
		1e 2e cl.			
Naples	Dép.	8 50 m.	—	—	3 10 s.
Rome	—	3 — s.	—	—	11 10 s.
Florence	—	9 30 s.	—	—	6 35 m.
Brindisi	—	5 58 m.	—	—	9 25 m.
Ancône	—	8 — s.	—	—	5 40 m.
Bologne	—	1 40 m.	—	—	10 55 m.
Alexandrie	—	6 30 m.	—	11 05 m.	5 05 s.
Turin	Arr.	8 21 m.	—	1 — s.	7 — s.
Brindisi	Dép.	8 30 s.	—	2 20 m.	6 40 m.
Naples	—	8 50 m.	—	3 10 s.	10 25 s.
Rome	—	3 40 s.	—	9 46 s.	8 — m.
Livourne	—	9 50 s.	—	4 — m.	1 50 s.
Florence	—	8 45 s.	—	—	11 35 m.
Pise	—	10 55 s.	—	4 40 m.	2 33 s.
San-Remo	—	8 01 s.	—	3 52 m.	Midi 06
Gênes	—	3 30 m.	—	9 — m.	7 10 s.
Turin	Arr.	7 25 m.	—	1 — s.	10 45 s.
		(B)			
Milan	Dép.	3 25 m.	—	10 30 m.	7 45 s.
Turin	Arr.	8 15 m.	—	1 40 s.	10 55 s.
				(A)	
Turin	Dép.	8 35 m.	—	2 15 s.	11 15 s.
Modane	—	Midi 23	—	5 33 s.	2 15 m.
Chambéry	—	3 41 s.	—	8 24 s.	5 02 m.
Aix-les-Bains	—	4 11 s.	—	8 59 s.	5 27 m.
Evian	—	Midi 46	6 02 s.	—	—
Genève	—	3 12 s.	7 32 s.	—	4 15 m.
Dijon	—	11 17 s.	1 39 m.	2 06 m.	11 32 m.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 55 m.	6 50 m.	7 05 m.	5 41 s.

STATIONS		1e, 2e cl.		1e, 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Dép.	7 17 matin		6 11 s.
Paris-Nord	Arr.	7 56 matin		7 01 s.
Paris-Nord	Dép.	8 22 matin		8 25 s.
Amiens	Arr.	10 17 matin		10 26 s.
Amiens	Dép.	10 37 matin		10 31 s.
Boulogne-Gare	Arr.	Midi 34		Min. 29
Boulogne-Gare	Dép.	Midi 26		Min. 21
(heure française)	Arr.	1 24 soir		1 21 m.
Calais-Maritime (h. ang.)	Dép.	1 25 soir		1 30 m.
Douvres	—	3 20 soir	3 20 soir	4 — m.
Londres Victoria	Arr.	5 15 soir	—	5 55 m.
Londres Charing-Cross	Arr.	(*) —	5 05 soir	5 55 m.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Boulogne-Folkestone, l'arrivée à Londres a lieu à 5 h. 40 s.
(A) Le train partant de Modane à 5 heures 33 soir et arrivant à Paris-Lyon à 7 heures 05 matin ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Italie par le Mont-Cenis, de Chambéry, d'Aix-les-Bains, et en destination de Paris et au-de-là sur le Nord et l'Angleterre.
(B) Le départ de Milan à 3 heures 25 matin n'a lieu que les Dimanches et Fêtes.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salon va directement de Milan à Calais par le train partant de Milan à 10 h. 30 m. et de Paris-Nord à 8 h. 22 m.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de la gare de Paris-Lyon à Calais, par le train partant de Paris-Lyon à 6 h. 11 du soir.

PÉNINSULAR-EXPRESS. — Train de luxe de la Malle des Indes composé de wagons-salons, restaurants et voitures-lits.

Départ de Londres le vendredi, de Paris-Nord dans la nuit du vendredi au samedi.

Station		Heure	Jour
Londres	Dép.	3 15 s.	vendredi
Paris-Nord	Arr.	11 12 s.	vendredi
Paris-Nord	Dép,	Minuit 15	samedi
Macon	—	8 05 m.	samedi
Culoz	—	10 21 m.	samedi
Aix-les-Bain	—	10 59 m.	samedi
Chambéry	Arr.	11 22 m.	samedi
Turin	—	6 42 s.	samedi
Alexandrie	—	8 21 s.	samedi
Bologne	—	1 26 m.	dimanche
Ancône	—	5 08 m.	dimanche
Brindisi	—	4 — s.	dimanche

Ce train relève à Paris-Nord les provenances du Nord de la France, de la Belgique, de la Hollande, et de l'Allemagne. — Il prend et laisse des voyageurs à toutes les stations indiquées à l'horaire ci-contre dans la limite des places disponibles. — Le départ du paquebot de Brindisi à lieu vers 10 heures du soir. — Au retour les voyageurs sont admis dans le train postale de la Malle des Indes, qui part de Brindisi aussitôt après l'arrivée du paquebot. — Ce train contient une voiture mixte avec lits et restaurant, allant à Paris-Nord. — Le nombre des places étant limité, MM. les voyageurs doivent prendre leurs billets d'avance aux agences de la Compagnie des Wagons-Lits et à la gare de Paris-Nord.

Torino, 1890 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 29 Novembre 1890. NUM. 48.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Con riserva di incominciare prossimamente la pubblicazione del testo della *Relazione del Consiglio d'Amministrazione* — relazione, della quale abbiamo già dato un ampio riassunto nel n. 46 — pubblichiamo intanto testualmente la *Relazione dei Sindaci sul quinto Esercizio sociale chiuso al 30 giugno 1890*, presentata all'Assemblea generale del 27 corrente novembre.

Dell'*Assemblea* e delle sue deliberazioni facciamo cenno nelle « Informazioni » di questo numero.

***

RELAZIONE DEI SINDACI
SUL QUINTO ESERCIZIO SOCIALE CHIUSO IL 30 GIUGNO 1890.

SIGNORI, Il mandato che ancora nell'Assemblea Generale del 28 novembre 1889, vi compiaceste confermarci, ci porta innanzi a voi per riferirvi nella nostra qualità di Sindaci sul quinto Esercizio sociale chiuso al 30 giugno 1890.

Anzitutto ci è grato annunziarvi anche questa volta che nelle frequenti visite agli uffici, verifiche di casse e di contabilità, riscontri di depositi di titoli di proprietà e di terzi, abbiamo rilevata quella regolarità e quella chiarezza che ci compiacemmo di farvi constatare sino dall'origine della nostra Società.

La Direzione ed il personale tutto furono sempre cortesi alle nostre richieste e facilitarono la delicata nostra missione.

Come potrete osservare dall'esame del bilancio si ottennero nello scorso esercizio economie e migliorie abbastanza sensibili, e tali da poter compensar il danno arrecato alla Società dal rincaro del carbone.

Tale rincaro ebbe duplice influenza dannosa sui risultati del bilancio, giacchè oltre al grave costo si ebbe anche minor bontà nella qualità, ciò che succede sempre quando è alto il prezzo d'una merce e straordinaria ne è la ricerca.

Avendo esaminato anche noi come si presentavano alla fine del 1889 e nel primo quadrimestre 1890 i noli ed i mercati dei carboni, non possiamo che approvare l'Amministrazione per essersene assicurato allora un forte quantitativo e ciò senza aver pagato mai i prezzi massimi, giacchè, quando si devono provvedere in un anno tonn. 400,000 di carbone, più la riserva per quattro mesi, sarebbe troppo imprudente per un'Azienda che esercisce 4700 chilometri di ferrovia, di lasciarsi trovare sprovvista.

Anche l'approvigionamento di materiale per le officine, in seguito al rialzo dello scorso anno delle materie prime e dei dazi d'entrata, contribuì alle maggiori spese del servizio di materiale e trazione; ma l'aver potuto con economie compensare tale danno deve esser arra per noi che la nostra Società, mediante l'applicazione severa delle economie, senza trascurare la sicurezza e senza ledere le Convenzioni col Governo e mediante l'assestamento di tutti i suoi servizi importanti, continuerà nel suo sviluppo normale con vantaggio degli Azionisti.

Tali misure del resto, applicate od in via di applicazione, sono richieste, per la nostra Società, dalla situazione economica del paese e dalla diminuzione conseguente del traffico ferroviario, dovuto anche alla perturbazione che colpisce i commerci e le industrie in Europa per le tariffe di protezione, trattati di commercio interrotti, ecc.

È fuor di dubbio che l'Italia uscirà vittoriosa anche da questa crisi, ma frattanto se da un lato la vostra Amministrazione fa il possibile per ottenere dal Governo quanto è necessario, a termini dei suoi contratti, per lo sviluppo del traffico e per la sicurezza del servizio, d'altra parte opera senissimo cercando d'imprimere ognor più il carattere industriale alla nostra impresa ed a tutti i suoi rami di servizio.

Arrivando al nostro cômpito principale, cioe all'esame particolare del bilancio, vi diremo che il capitale sociale col 30 giugno p. p. fu completato in L. 180,000,000, essendo stati fatti i versamenti sulle 90,000 Azioni di seconda emissione create in seguito a deliberazione dell'Assemblea straordinaria 11 aprile 1888 per le nuove concessioni e costruzioni le quali andranno a costituire una parte importante della nostra Azienda.

Perciò dal 1° luglio 1890 anche le 90,000 Azioni concorreranno colle 270,000 di prima emissione a parità di diritti e d'oneri nel bilancio sociale. Giova però avvertire anche questa volta che le 90,000 azioni suddette essendo state create per procurare parte del capitale occorrente alle concessioni avute dal Governo sotto la data del 21 giugno 1888, ed approvate colla legge 20 luglio successivo, N. 5550, Serie 3a, l'interesse 5 per cento corrisposto a prorata dei versamenti sulle nuove Azioni fu portato a carico del conto aperto alle costruzioni, conto che d'altra parte fu scaricato delle somme risultanti dagli impieghi temporanei fatti coi versamenti ricevuti.

Al conto Costruzioni non fu gravata che la quota effettiva di spese generali di sua competenza. Su questo tema entrerà dettagliamente la Relazione del vostro Consiglio di Amministrazione; a noi non resta da constatare altro, che sulle costruzioni in corso per le concessioni delle sei linee; Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Genova-Ovada-Asti, Avellino-Ponte S- Venere, Cornia-Piombino, Cuneo-Saluzzo, di cui nella concessione 21 giugno 1888 qui sopra ricordata, non venne fatto prelevamento alcuno a favore del bilancio 1889-90.

Le linee esercitate dalla Società al 30 giugno 1890 raggiungevano insieme chilom. 4732. Al 30 giugno 1889 misuravano invece chilom. 4707; si ebbero quindi chilom. 25 di aumento nello scorso esercizio.

Però la media delle lineé esercite durante il periodo 1889-90 presenta effettivamente un aumento medio di chilometri 97 senza aggravio di nuova spesa di personale e di esercizio.

Ciò premesso, l'esercizio 1889-90 presenta un reddito complessivo lordo ripartibile col Governo di

L.	121,601,073.82	contro
»	119,344,572.81	cioè un aumento di
L.	2,256,501.01	

In base a questi prodotti la nostra liquidazione a termini del contratto di esercizio e dello Statuto sociale si forma nel seguente modo:

Prodotto della rete principale . . L.		115,072,625.25
a dedurre:		
a) 27 ½ % allo Stato sul prodotto iniziale di L. 112,619,914.96 . L.	30,970,476.61	
Il 10 % pei fondi di previdenza e per l'uso del materiale . . . »	11,261,991.50	
b) Il 28 % allo Stato sul prodotto oltre l'iniziale L. 2,452,710.29 . »	686,758.88	
Il 16 % per i fondi di previdenza . . . . »	392,433.65	
»		43,311,660.64
Restando quindi a favore della Società L.		71,760,964.61
A queste si aggiungono per l'esercizio della Rete secondaria:		
a) Metà del prodotto di L. 6,528,448.57 . L.	3,264,224.28	
b) Corrispettivo fisso di L. 3000 per chilom. di lunghezza virtuale »	2,207,798,82	
»		5,472,023.10
Vanno pure aggiunte per introiti a rimborso di spesa . . . . »		4,086,393.64
Risultando così il totale spettante alla Società sui prodotti in . . . . . L.		81,319,381.35
Le spese d'esercizio avendo importato »		79,508,775.79
Rimane un'eccedenza attiva di . . L.		1,810,605.56
A questa eccedenza vanno aggiunte le seguenti altre partite:		
Corrispettivo pagato dal Governo per l'uso del materiale rotabile d'esercizio . »		7,820,000 —
Proventi diversi . . . . »		1,150,809.14
formando in complesso un attivo di . L.		10,781,414.70
Dal quale vanno dedotte:		
Spese dell'Amministrazione Centrale . L.	1,049,388.42	
Quota di ammortamento delle spese di fondazione . . . . . »	92,638.52	
Imposta di ricchezza mobile . . . . . »	1,072,398.36	
Perdita sulle linee esercitate per conto esclusivo della Società . . »	14,365.61	
»		2,228,790.91
Rimangono così per utile netto dell'esercizio 1889-90 . . . . . . L.		8,552,623.79

Su questo utile netto il vostro Consiglio vi propone di fare i prelievi e gli assegnamenti di cui in appresso:

Saldo dell'utile detto come sopra . L.	8,552,623.79
$^1/_{20}$ alla riserva ordinaria . . . . . »	427,631.19
Restano . . L.	8,124,992.60
sulle quali assegnando il 5 % alle 270,000 azioni di prima emissione e cioè . . . »	6,750,000 —
si ha un residuo di . . . . L.	1,374,992.60
dal quale va prelevato $^1/_{10}$ per la riserva straordinaria . . . . »	137,499.26
Sulla rimanenza di . . . . . . L.	1,237,493.34
$^1/_{10}$ va assegnato al Consiglio per essere diviso fra gli Amministratori ed i Capi Servizio . . . . »	123,749.33
Al residuo di . . . . L.	1,113,744.01
devesi aggiungere l'avanzo di utili non distribuito dell'esercizio 1888-89 di . . »	40,808.55
e si ha così la somma di. . . . . L.	1,154,552.56
che permette di distribuire un ulteriore dividendo di L. 4 per azione, e cioè . »	1,080,000 —
e lascia ancora un avanzo di . . . . L.	74,552.56

da riportarsi all'esercizio 1890-91.

Associandosi volentieri alle proposte del Consiglio d'Amministrazione, vi invitiamo ad approvare il bilancio nella sua integrità ed il riparto di utili conseguenti, persuasi che il risultato finale che permette distribuire L. 405,000 in più dello scorso esercizio sarà di vostra soddisfazione.

Richiamiamo la vostra intenzione sulla importanza che acquistano le riserve sociali tutte a vantaggio della stabilità dell'impresa e cioè:

Riserva ordinaria — Esercizi preced. L.	4,161,060.81
Interessi dell'esercizio 1889-90 . . »	189,671.90
Quota prelevata dagli utili 1889-90 . »	427,631.19
Totale della riserva ordinaria . L.	4,778,363.90
Riserva straordinaria — Esercizi prec. L.	321,805.49
Interessi dell'esercizio 1889-90 . . »	14,668.71
Quota prelevata dagli utili 1889-90 . »	137,499.26
Totale della riserva straordinaria L.	473,973.46

Cioè in complesso una somma di L. 5,252,337.36.

Col Governo vennero liquidati tutti i conti relativi alle Commissioni d'inventario, consegna e constatazione delle linee, del materiale mobile, ecc., create all'origine della nostra Società a termini delle Convenzioni.

In seguito a questa liquidazione le spese di fondazione che erano al 30 giugno 1889 di L. 1,273,876.13, sommano quest'anno a L. 1,389,577.77, decomposte come segue:

Saldo al 30 giugno 1889 . . . . L.	1,273,876.13
Spese durante l'esercizio 1889-90 . . »	208,340.16
L.	1,482,216.29
Quota d'ammortamento a carico dell'esercizio 1889-90 portata in liquidaz. »	92,638.52
Saldo al 30 giugno 1890 . . . . L.	1,389,577.77

Prima di chiudere la nostra relazione accenneremo ad una importante operazione finanziaria fatta dalla vostra Società quantunque essa non entri realmente che nell'esercizio 1890-91.

Vogliamo parlare dell'emissione di N. 90,000 Obbligazioni 4 0\|0 pagabili in Italia in valuta legale ed all'estero in effettivo, operazione che dà un assetto stabile alla situazione finanziaria sociale.

Nelle precedenti Assemblee Generali, approvando l'aumento di capitale sociale a 180 milioni, era stata data facoltà di emettere Obbligazioni onde procurarsi i fondi necessari per nuove concessioni e costruzioni. Il vostro Consiglio d'Amministrazione cogliendo veramente un momento assai opportuno diede le facoltà per creare un prestito 4 0\|0 fino alla concorrenza di nominali L. 60,000,000, emettendone però sole L. 45,000.000 nominali, e riservando la emissione di 30,000 Obbligazioni a maggior sviluppo dei lavori di costruzione ed al momento che sarà ritenuto opportuno ai bisogni ed alle convenienze sociali senza sovracaricarsi ora di capitali eccedenti.

Il servizio delle Obbligazioni troverà la sua contropartita in parte nelle annuità dovute dal Governo, in parte nelle rate per gli interessi intermedi, e veramente dobbiamo constatare come la sagacia del vostro Consiglio abbia saputo tutelare assai bene il credito della Società.

Il vostro Consiglio d'Amministrazione vi chiederà di poter provvedere anche ai bisogni della costruzione della linea Roma-Viterbo, servendosi dei proventi delle Obbligazioni già create e da crearsi come precede e v'informerà pure sulla definizione delle controversie relative a detta concessione, e come essa, in seguito a sentenza arbitrale, sia divenuta definitiva.

Da parte nostra non possiamo che invitarvi a votare la deliberazione speciale del Consiglio su tale argomento, essendo logico e nell'interesse sociale, di non fare operazioni speciali di finanza per ogni singola concessione.

Finiamo questa relazione, fiduciosi che le cure del Consiglio e della Direzione Generale e lo svolgersi delle costruzioni e concessioni avute dal Governo contribuiranno a sviluppare il benessere della Società a profitto dei bilanci venturi; e vi ringraziamo frattanto della fiducia che avete voluto accordarci fino dalla fondazione della nostra Impresa.

Milano, 11 novembre 1890

Firmato: ENRICO RAVA.
» ENEA BIGNAMI.
» AMBROGIO BIGATTI.
» ALBERTO OPPENHEIM.
» G. G. SCHUSTER BURCKHARDT.

LE FERROVIE ED IL TESORO

Le sovvenzioni chilometriche concesse nell'esercizio 1888-89.

Ad un breve cenno complessivo pubblicato nella rubrica « Notizie ferroviarie italiane » del n. 43, a pag. 688, circa la *garanzia chilometrica pagata dallo Stato nell'ultimo esercizio 1889-1890*, facciamo seguire un più particolareggiato riassunto circa le *sovvenzioni chilometriche concesse nel precedente esercizio 1888-1889.*

E le nozioni su questa importante parte della organizzazione finanziaria delle nostre ferrovie, assai poco conosciuta davvero, riassumiamo dalla Relazione annuale del Direttore Generale del Tesoro circa le operazioni compiutesi dall'Amministrazione durante l'esercizio 1888-89.

***

Le sovvenzioni chilometriche, concesse alle linee di proprietà privata, erano valutate nel Bilancio 1888 89 a L. 11,146,717.54, con un aumento di L. 1,110,606.42 sull'esercizio precedente.

I pagamenti effettuati, durante l'esercizio, salirono soltanto a L. 10,260,717.07 di modo che restavano a pagarsi al 30 giugno 1889, L. 886,057.47. L'aumento di pagamenti per sovvenzioni chilometriche, in confronto al 1887-88, fu di L. 1,091,352 32 e si decompone come segue:

Ferrovie sarde, L. 15,079.16; Ferrovie secondarie, lire 1,061,500.89; Schio-Torrebelvicino-Arsiero, 23,003.82; Campo Sampiero-Montebelluna, 2,239.24; Rivarolo Castellamonte, 7,199.96; Novara-Turbigo, 26,240; Voghera-Pavia 38,307.08; in totale, L. 1,173,670.15 in più. Le quali però, mercè la deduzione di quanto si pagò in meno per le linee: Tunisi-Goletta, L. 27,262.11; Cremona-Mantova, 7,191.91; Meridionali, 47,868.81 e così, in tutto, lire 82,317.83, si riducono precisamente alla somma già sopraccennata di L. 1,091,352.32.

Le sovvenzioni chilometriche pagate dallo Stato vengono in gran parte assorbite dalle Ferrovie Sarde per un ammontare di circa otto milioni: la linea Palermo-Trapani grava, sul Bilancio, per lire 1,780,548 e la Tunisi-Goletta per poco più di 190,000.

Da queste cifre è facile rilevare quanto siano tenui le sovvenzioni che largisce lo Stato alle ferrovie.

I pagamenti per sovvenzioni chilometriche a ferrovie, non appartenenti allo Stato, che, nel 1887 88, erano saliti a lire 41,228,242.87 furono lievemente maggiori nel 1888-89 e risultano in lire 42,319,315.19; l'aumento superò di poco il milione.

***

Interessante davvero è poi l'elenco delle somme, spese per ferrovie dal gennaio 1880 a tutto giugno 1889, per costruzione delle ferrovie secondarie. Tali somme ammontano a poco meno di 1,175,000,000 di lire, con un crescendo continuo d'anno in anno; diffatti nel 1880 non si ebbe che una spesa di L. 36,551,243.53 e nel 1888-89 fu di 206,631,657.22.

Sull'ammontare totale dei pagamenti effettuatisi nel decennio lire 1,123,377,915.21 furono pagate dal Ministero dei Lavori Pubblici e 50,890,055.20 andarono a carico del Tesoro. I mezzi straordinarii e le risorse ordinarie cui questo attinse i capitali necessari per far fronte a tali spese sommano a L. 1,308.395,871.25, dalla qual somma rimane un residuo disponibile, saldate le spese come sopra, di lire 134.127,900.75.

Circa studi riassuntivi finanziari di lunghi periodi — decenni, ventenni ed oltre — di costruzioni ferroviarie in Italia rimandiamo i nostri lettori all'articolo « La spesa per opere pubbliche, ecc ». nel n. 45 a pag. 714 e specialmente all'articolo « Le costruzioni ferroviarie italiane » nel n. 43, a pag. 681, e specialmente all'annessa *nota* di richiamo a parecchi precedenti articoli del *Monitore*.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 24 novembre 1890 (N. 276). — **Regio Decreto 7 ottobre 1890**, numero **7249** (Serie 3ª), che approva l'annesso regolamento per il servizio dei pesi e delle misure, del saggio delle monete, del saggio e marchio dei metalli preziosi e dei misuratori del gas. — Questo regolamento andrà in vigore il 1° gennaio 1891. — Sarà provveduto con altro Regio Decreto all'approvazione del regolamento per la fabbricazione dei pesi e delle misure; e frattanto rimarrà in vigore quello approvato con Decreto Reale del 13 ottobre 1861, n. 320.

Gazzetta Ufficiale del 25 novembre 1890 (N. 277). — **Regio Decreto 25 ottobre 1890**, numero **7252** (Serie 3ª) che approva la cancellazione di alcune strade dall'elenco delle provinciali dalla provincia di Siracusa.

Gazzetta Ufficiale del 26 novembre 1890 (N. 278). — **Regio Decreto 27 settembre 1890**, numero **7256** (Serie 3ª), che inscrive la strada Simbario, Cardinali-Ponte Brucco nell'elenco delle provinciali di Catanzaro.

— **Regio Decreto 10 novembre 1890**, numero **7257** (Serie 3ª), che approva e rende esecutivo l'unito regolamento per la esecuzione della legge 23 agosto 1890, n. **7041** (Serie 3ª), sul riordinamento dei Banchi di Napoli e di Sicilia.

Gazzetta Ufficiale del 27 novembre 1890 (N. 279). — **Regio Decreto 16 novembre 1890**, numero **MMMDCCCCXCIII** (Serie 3ª, parte supplementare) che convoca in sessione straordinaria, per il 3 del prossimo dicembre, i Consigli generali dei Banchi di Napoli e di Sicilia, affinchè ricostituiscano l'amministrazione di detti Istituti.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Assemblea generale ordinaria della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo.

Il 27 corrente, nel solito salone del palazzo sociale, ebbe luogo a Milano la preannunciata Assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo.

Presiedette il presidente del Consiglio d'Amministrazione, conte comm. Giulio Belinzaghi, senatore del Regno; intervennero 66 azionisti, portatori di 112,111 azioni e rappresentanti 22,403 voti.

Nel corso della lettura della *Relazione del Consiglio d'Amministrazione sul quinto Esercizio* (1889-90) — della quale abbiamo già pubblicato un ampio riassunto nel n. 46, a pag. 729 — fu raccomandato da un azionista e promessa dal Presidente la distribuzione in avvenire della Relazione, agli azionisti, ventiquattro ore prima dell'Assemblea.

Diedesi poscia lettura della *Relazione dei Sindaci;* relazione, che pubblichiamo testualmente in questo stesso numero.

Apertasi la *discussione generale*, prese primo la parola l'azionista sig. Quirico, il quale lodò in complesso la Relazione del Consiglio d'Amministrazione; ma fece osservazioni sull'aumento della spesa del servizio di Amministrazione. Si diffuse poscia a parlare sul personale, chiedendo al Consiglio di migliorare le condizioni degli impiegati materialmente e moralmente e di dividerli in due categorie, una iniziale e l'altra complementare.

Rispose il Direttore Generale, ing. comm. Mattia Massa, facendo osservare non essere esagerata la cifra totale delle spese dell'Amministrazione, ed adducendo le ragioni giustificatissime per le quali queste dovettero aumentare. Sul trattamento degli impiegati egli mostrò colle cifre alla mano come, nei cinque anni di esercizio privato, l'aumento di stipendio nel personale fu tale, ed egli è in caso di saperlo, che difficilmente forse, e anche senza il forse, qualora le Ferrovie fossero state esercite dallo Stato, gli impiegati avrebbero ottenuto un eguale trattamento. Ragionando quindi sulle varie proposte fatte dal sig. Quirico, trovò difficile ottenere le economie nelle spese, con aumenti esagerati negli stipendi.

Prese, secondo, la parola il cav. Podreider; il quale mosse alcune osservazioni per qualche cespite del bilancio, domandò perchè non sia adottato in Italia il sistema della tariffa a zone e chiese informazioni sul nuovo regolamento per le Casse Pensioni e Soccorso e per altre minori questioni amministrative.

Alle domande del cav. Podreider risposero ampiamente il Direttore Generale, il Presidente ed il Vice-Presidente comm. Allievi.

Circa la tariffa a zone, il comm. Massa osservò come fino ad ora il sistema di tariffa a zone stia nell'ordine delle teorie, che da quanto sembra offre in realtà dei risultati fin qui favorevoli, ma l'aumento del traffico e l'abbassamento delle tariffe non è possibile alla Società della Mediterranea col contratto ora in vigore, Dacchè, dovendo dividere in date proporzioni il prodotto lordo col Governo, le spese pella Società diventerebbero maggiori a tutto suo danno, perchè il maggior traffico implica maggiori spese, che dovrebbero essere sostenute dalla Società cogli aumenti, mentre il Governo incasserebbe maggiori somme senza nessun onere. Fece in proposito un confronto con un massaio, il quale è certo che, concimando esuberantemente il campo a lui dato a mezzadria, aumenterebbe certamente la sua produzione; ma siccome il prodotto dovrebbe dividerlo col padrone, se questi non concorre nella spesa della concimazione esuberante, le maggiori spese che sopporterebbe il colono per questa maggior concimazione sarebbero a tutto suo danno, ed a tutto favore del proprietario. Siccome dunque la Società è vincolata col Governo dalle convenzioni ferroviarie, così è bene tener dietro allo sviluppo di questo nuovo metodo di tariffe e studiarlo; ma è necessario, qualora fosse ritenuto conveniente ed utile, di cambiare l'essenza dell'attuale contratto. Circa alla Cassa Pensioni e Soccorso, lo stesso comm. Massa diede le maggiori e soddisfacenti informazioni.

Avendo, per ultimo, il ragioniere Maglione esposte alcune sue considerazioni sul nuovo riordinamento della Cassa-pensioni ed accennato a qualche proposta per migliorare il trattamento e la condizione degli impiegati, risposero il Direttore Generale ed il Presidente. Questi assicurò che il Consiglio, come per lo passato, anche per l'avvenire, si studierà di maggiormente ricompensare il personale meno retribuito.

><

Dopo di che l' Assemblea approvò all' unanimità l'*Ordine del giorno del Consiglio*, che già abbiamo pubblicato in fine al sunto della Relazione nel n. 46.

Al secondo *comma* venne proposta ed accettata dal Consiglio l' aggiunta, dopo le parole « colla sua autorizzazione » e *coll' approvazione dell' assemblea degli Azionisti.*

Infine si procedè alla *nomina di* 10 *amministratori e dei sindaci.*

Furono rieletti amministratori:

Allievi comm. Antonio	con voti	21,800
Belinzaghi conte Giulio	» »	21,831
Bingen comm. Adolfo	» »	21,821
Borghese duca di Bomarzo	» »	21,821
Colonna don Fabrizio	» »	21,821
Frescot comm. Filiberto	» »	20,431
Malvano comm. Alessandro	» »	21,821
Montagliari marchese Giov.	» »	21,821

E nuovi eletti furono: con voti 25,775 Rava commendatore Enrico, che era del collegio dei sindaci, e con voti 17,150 Maurogordato comm. Matteo.

A sindaci furono rieletti:

Bigatti cav. Ambrogio	con voti	21,809
Bignami comm. Enea	» »	21,809
Oppenheim barone Alberto	» »	21,809
Schuster Burckardt G. G.	» »	21,839

Nuovo eletto Silvestri cav. Giovanni con voti 21,765.

A sindaci supplenti:

Allasia ing. Filiberto	con voti	21,809
Crispi avv. Antonio	» »	20,757

><

Il Nuovo Consiglio di Amministrazione della Mediterranea.

(*Deliberazioni nell'adunanza del 27 corrente*).

Dopo l'Assemblea tenne adunanza il nuovo Consiglio d'Amministrazione.

Questo ricostituì la sua ***presidenza***, riconfermando: ***presidente***, il conte Belinzaghi; ***vice-presidenti*** i commendatori Allievi e Pariani.

Quindi il Consiglio deliberò di distribuire agli azionisti, come si è sempre praticato pel passato, al 1° gennaio p. v. ***un acconto di L.*** 7.50 ***per azione sull'esercizio in corso.*** Per conseguenza le azioni vecchie percepiranno L. 5, saldo interesse esercizio passato, L. 4, maggior dividendo deliberato dall'Assemblea, e L. 7.50 sull'esercizio in corso: totale L. 16.50. Le nuove azioni, che hanno già avuto l'intiero interesse e non parteciparono ai maggiori utili dell'esercizio passato, avranno L. 7.50 in acconto sull'esercizio attuale, e d'ora innanzi sono interamente pareggiate alle vecchie.

Infine il Consiglio approvò i *contratti* di cui nel nostro « Memorandum ».

><

Aggiudicazione provvisoria della Mediterranea per 87 carrozze e 3 locomotive-tender.

L' aggiudicazione provvisoria delle 87 carrozze poste il 26 corrente in gara dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ha avuto luogo nel modo seguente, salvo l'approvazione del R. Ispettorato Generale.

N. 13 carrozze di 1ª classe alla Ditta *F. Grondona e C. di Milano.*
» 24 » 2ª » all'*Imp. Ind. It. di Cost. metalliche di Napoli.*
» 15 » 3ª » alla Ditta *Miani, Silvestri e C. di Milano.*
» 20 » 3ª » alla Ditta *F.lli Diatto di Torino.*
» 15 » 3ª » alla *Soc. Veneta, Officine di S. Elena, Venezia.*

Inoltre le 3 locomotive-tender vennero aggiudicate alla Ditta ***Miani, Slvestri e C. di Milano.***

><

Aggiudicazione provvisoria di carrozze e carri della Sicula.

Riferendoci all'annuncio della gara, dato nelle « Informazioni » del n. 46, a pag. 734, aggiungiamo che nella gara tenutasi il 16 corrente per la fornitura di 26, tra carrozze e carri della Rete Sicula, rimasero aggiudicatarie:

Di N. 6 carrozze miste di prima classe con ritirata, la Ditta *Fratelli Diatto, di Torino*;

Di N. 10 carrozze di terza classe e di N. 10 carri bagagli e poste, tutte con ritirata, la ***Società Veneta, di Padova.***

><

Prossima gara fra Ditte nazionali per carrozze e carri dell'Adriatica.

Siamo informati che la Società delle Strade Ferrate Meridionali ha diramato gli inviti, a sole Ditte nazionali, per l'appalto della provvista di: N. 24 carrozze; N. 36 bagagliai, e N. 24 carri. L'apertura delle offerte avrà luogo il giorno 1° dicembre p. v. alle ore 3 pom.

><

Le grandi Società ferroviarie italiane e l'industria nazionale.

Da parecchi numeri, con vivissimo nostro compiacimento e consentaneamente alla nostra continua cura d'annotare tutti quei fatti che valgono a constatare i progressi e lo sviluppo delle industrie italiane — specialmente delle ferroviarie, e delle metallurgiche in generale — registriamo nelle « Informazioni » e nel « Memorandum » importanti aperture ed aggiudicazioni di gare, da parte delle tre maggiori Società Italiane, per materiale rotabile ferroviario tra sole Ditte nazionali.

Da questa gara — ci si permetta il bisticcio — delle nostre Amministrazioni ferroviarie di ricorrere soltanto a Ditte nazionali per la fornitura di materiale rotabile emergono due cose essenziali:

1° La sollecitudine delle Società stesse nel favorire — talvolta, anche a scapito dei prezzi — l'industria nazionale e nell'alleviare l'attuale crisi economico-operaia; sollecitudine, a cui dovrebbe corrispondere altrettanta, da parte delle Ditte nazionali aggiudicatarie, nel provvedersi di materiale lavorato, di attrezzi ed utensili dai produttori e lavoratori nazionali;

2° Lo sviluppo, ad ogni modo, ed i progressi dell'industria metallurgico-ferroviaria italiana; la quale, al pari della bellico-metallurgica, per l'Esercito e per l'Armata, accenna a bastare ai bisogni del Paese.

Ed a proposito di questo sviluppo dell'industria nazionale, lo ripetiamo, non basta che l'esempio e l'eccitamento vengano dall'alto — dai varî Ministeri cioè e dalle maggiori nostre Società ferroviarie — ma bisogna che esempio ed eccitamento siano raccolti e seguiti successivamente dalle Imprese aggiudicatarie di costruzioni e di forniture nelle provviste che loro occorrono. Gli è per tal modo, e per esso soltanto, che può esplicarsi, in tutta la sua estensione ed intensità, la produzione nazionale.

><

Conferenza per l'istituzione di biglietti di andata e ritorno per Roma.

Prossimamente sarà tenuta in Roma, presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, una conferenza fra i rappresentanti dell'Ispettorato medesimo e delle Amministrazioni ferroviarie interessate, allo scopo di prendere accordi circa la istituzione di biglietti di andata e ritorno per Roma.

Tale conferenza avrà luogo subito dopo quella relativa al riordinamento della concessione XI e della tariffa per la colonizzazione interna, la quale è indetta pel 4 dicembre p. v., come annunciamo, poco oltre, in queste stesse « Informazioni ».

><

Per un treno direttissimo Genova-Venezia.

(*Via Piacenza-Codogno-Cremona-Mantova-Monselice*).

Ci scrivono da Cremona che quella Deputazione provinciale, per incarico avutone dal proprio Consiglio, ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè venga istituito un treno diretto fra Genova e Venezia per Piacenza-Codogno-Cremona-Mantova-Monselice, da cui risentiranno notevole beneficio il commercio e le industrie di quel laborioso territorio e maggior utile ricaverebbero le Società ferroviarie.

><

Rete Sicula.

(*Visita locale circa le condizioni dell'armamento*).

Ci consta che il R. Ispettore Superiore delle Strade Ferrate, cav. P. Muzy, è stato incaricato di procedere ad una visita delle linee ferroviarie della Sicilia, allo scopo di constatarne le condizioni dell'armamento.

><

Ferrovie Napoli Metaponto-Reggio e Sibari-Cosenza.

(*Visita locale e relazione per provvedimenti*).

Sappiamo che la Commissione tecnica governativa, incaricata della visita delle linee Napoli-Metaponto-Reggio e Sibari-Cosenza, per proporre i provvedimenti necessarii onde mettere le linee medesime in istato di sicuro esercizio, ha completata la visita locale delle linee stesse, e di questi giorni presenterà al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, per mezzo del suo Presidente, R. Ispettore Superiore cav. P. Muzy, la propria relazione.

><

Per la sistemazione del servizio postale nella stazione di Milano.

Sappiamo che nella Conferenza tenuta recentemente a Milano fra i rappresentanti governativi e sociali dell'Amministrazione ferroviaria e quelli del Ministero delle Poste e Telegrafi, allo scopo di esaminare in via definitiva la questione concernente la sistemazione del Servizio postale nella stazione di Milano, venne riconosciuta preferibile la soluzione proposta dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo; secondo la quale verrebbe costruito un nuovo fabbricato ad uso delle R. P. sull'area dell'attuale piano caricatore del bestiame, trasportando tale piano caricatore alla parte opposta degli Uffici, verso il ponte del Lazzaretto. La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori occorrenti ammonta a L. 284,000.

><

Ferrovia Ceva Ormea.

(*Stato lavori del tronco Rio Val d'Inferno-Ormea al 1° novembre*).

Riceviamo le seguenti informazioni intorno alla situazione, al 1° del corrente mese, dei lavori del 4° tronco della ferrovia Ceva-Ormea, compreso fra Rio Val d'Inferno ed Ormea. *Espropriazioni:* complete. *Opere d'arte maggiori:* sono due, viadotto Isola Lunga e viadotto Ormea; non sono ancora iniziati. *Opere d'arte minori:* sono 52; N. 10 sono ultimate e N. 5 in corso di costruzione; le rimanenti sono ancora da incominciare. *Muri di sostegno:* ne sono progettati 7, dei quali due soli trovansi in corso di costruzione. *Muri di controriva:* sono 7; ma non sono ancora iniziati.

Fabbricati: stazione di Ormea, in costruzione soltanto il magazzino delle merci; fermata di Massagò, non ancora incominciata. *Case cantoniere:* sono 8, due in costruzione, e sei ancora da intraprendere. *Deviazioni di strade:* devono costruirsene 34, delle quali solo tre in costruzione. *Opere di consolidamento:* ne occorrono sei; finora una sola è in costruzione. I *passaggi a livello* sono 9, ma per essi nessun lavoro fu fatto. *Gallerie:* sono 5, non ancora incominciate.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(*Stato lavori tronco Limone-Vievola al 1° novembre*),

Sulla situazione, al 1° del corrente mese, dei lavori di costruzione del tronco da Limone a Vievola, della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, in appalto alla Impresa Vaccari Luigi, riceviamo le seguenti informazioni:

Espropriazioni: compiute. — *Movimenti di terra:* sono stati ultimati gli scavi delle trincee d'approccio alla grande galleria di Tenda.

Opere d'arte: ultimato il sottovia al chilom. 0.666 e quasi compiuto il ponte sul Valeggia al chilometro 0.101.40; completate le spalle e in costruzione i muri di accompagnamento del ponte sul Roja al km. 9.595; ultimato, meno i coronamenti, il sottovia al km. 0.919.50; in costruzione il sottovia al chilometro 10.020 e l'acquedotto al km. 10.120.75. *Fabbricati:* completati, meno i serramenti, i fabbricati-alloggi di Limone e Vievola, in costruzione il fabbricato viaggiatori della stazione di Vievola; ultimate le case cantoniere ai km. 1.209 e 9.557. *Muri:* sono in costruzione i muri di sostegno alla trincea all'imbocco nord della galleria di Tenda.

Gallerie: Limone, di m. 410.79, parte eseguita: *scavo*, piccola sezione, m. 410.79; calotta m. 345; strozzo, m. 219; piedritti, m. 113; *muratura*, calotta, m. 337; piedritti, m. 108.

Tenda, di m. 8100, parte eseguita:

		Imbocco Nord	Imbocco Sud
Scavo	avanzata	203.50	187.40
	calotta	158	163
	strozzo	84	121
	piedritti	53	114
	regolamento	53	114
Muratura	calotta	146	114
	piedritti	51	113

(*Modificazione dell'orario Cuneo-Vernante*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa alcune modificazioni nell'orario dei treni della ferrovia da Cuneo a Vernante. Con le modificazioni medesime la predetta Direzione viene a secondare le insistenti premure degli interessati per una terza coppia di treni fino a Vernante.

><

Ferrovia Roccasecca-Avezzano.

(*Stato lavori del tronco Arce-Arpino al 1° novembre*).

Ci informano da Sora che i lavori di costruzione del tronco da Arce ad Arpino, della ferrovia Roccasecca-Avezzano, che, in base al contratto, avrebbero dovuto essere ultimati il giorno 19 del corrente mese, non potranno essere compiuti che nel mese di febbraio p. v.

Nella galleria Scrime, lunga m. 2153.54, che è l'opera più importante del tronco, venne completato il rivestimento in calotta. Al 1° novembre corrente, restavano da eseguire nella galleria stessa m. 20 di scavo dello strozzo; m. 62 di scavo e rivestimento dei piedritti; m. 90 di scavo e rivestimento dell'arco rovescio; più m. 150 di arco rovescio in un tratto costruito nel 1886. Le opere esterne alla galleria possono considerarsi come ultimate.

(*Stato lavori del tronco Arpino-Sora al 1° novembre*).

Anche il tronco successivo da Arpino a Sora, in base al relativo contratto di appalto avrebbe dovuto trovarsi ultimato col giorno 19 del corrente mese; ma anche per questo si ha a deplorare un ritardo nel compimento dei lavori.

Si farà il possibile per portare a finimento anche questo tronco entro il mese di febbraio p. v., unitamente al tronco precedente.

><

Ferrovia Reggio-Castrocucco.

(Per l'apertura all'esercizio del tronco Palmi-Gioia Tauro).

La Commissione tecnica governativa, che ha proceduto alla visita di ricognizione del tronco da Palmi a Gioia Tauro, della ferrovia da Reggio a Castrocucco, di accordo con i rappresentanti della Società esercente, ha espresso l'avviso che il tronco medesimo potesse venir aperto al pubblico esercizio il giorno 27 del corrente mese.

(Apertura all'esercizio della stazione di Gioia Tauro).

Col giorno 27 corrente fu aperta all'esercizio la nuova stazione di Gioia Tauro della linea Reggio-Battipaglia, e soppressa la vecchia omonima; la nuova trovasi a 51 chilometri da Reggio Calabria Centrale. Essa fu abilitata a tutti indistintamente i trasporti delle merci a grande ed a piccola velocità ordinaria ed accelerata in servizio interno e cumulativo italiano, compresi i veicoli ed il bestiame.

><

Per la colonizzazione interna del Regno.

(Prossima Conferenza ferroviaria a Roma).

Presso il Ministero dei Lavori Pubblici (R. Ispettorato generale delle strade ferrate) sarà tenuta il 4 dicembre prossimo la conferenza — già rinviata, come abbiamo annunciato nelle « Informazioni » del n. 46, a pag. 735 - fra i rappresentanti le ferrovie e i delegati del Governo per stabilire e concretare la riforma della concessione speciale XI e le norme che devono regolare le facilitazioni di viaggio degli operai braccianti destinati alla colonizzazione interna.

Circa i rappresentanti dei Ministeri e delle Amministrazioni ferroviarie, vedansi le « Informazioni » del n. 44, a pag. 700.

Aggiungiamo, su tale proposito, che i Ministeri dell'Interno e di Agricoltura, Industria e Commercio hanno nominato loro rappresentanti, rispettivamente, il sig. cav. Bertagnolli ed il sig. comm. ing. Tito Pasqui.

><

Attivazione di apparati centrali sulla Mediterranea per manovra di scambi e segnali.

(In stazione di Santhià).

Nel giorno 1° dicembre p. v.. ad un'ora pomeridiana, verranno attivati in stazione di Santhià (linea *Torino-Milano*) due apparati centrali per la manovra degli scambi e segnali. Uno di detti apparati è posto nella cabina A all'ingresso verso Torino, e l'altro nella cabina B all'ingresso verso Vercelli-Biella.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari relativi al servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa approvarsi il progetto di massima presentato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali per l'ampliamento della *stazione di Barletta*, reso necessario dall'innesto nella medesima della nuova linea da Barletta a Spinazzola. La spesa preventivata per la esecuzione degli occorrenti lavori ammonta a L. 565,000;

2. Che possa approvarsi il progetto di contratto d'appalto per la fornitura dei ferri minuti di armamento pei tronchi dal chilometro 76 ad Asti, della ferrovia *Genova-Ovada-Asti*, con la previsione della spesa di L. 126,810.

L'appalto sarà fatto a licitazione privata fra Ditte nazionali. Esso sarà diviso in due lotti, cioè: *Lotto primo:* stecche, quint. 680; piastre intermedie, quintali 1085.75; piastre di giunzione, quint. 371.05. Spesa presunta L. 95,380. — *Lotto secondo:* chiavarde, quint. 129.60; caviglie, quint. 480; arpioni, quintali 14.28. Spesa presunta L. 31,430;

3. Che possa approvarsi il progetto di contratto di appalto per la fornitura dei ferri minuti d'armamento per i tronchi: da Ciampino a Segni, della ferrovia *Roma-Segni;* da Rocchetta Melfi a Monteverde, della ferrovia *Avellino-Ponte Santa Venere;* da Minturno al chilom. 56 della linea *Sparanise-Gaeta;* da Rosarno a Nicotera, della ferrovia da *Reggio-Castrocucco;* con una previsione di spesa di L. 615,600.

L'appalto avrà luogo a licitazione privata fra Ditte nazionali. Esso sarà diviso in tre lotti, come segue: *Primo lotto:* stecche corniere, quint. 3.404. Importo presunto L. 147,800. — *Secondo lotto:* piastre intermedie, quint. 5,218.05; piastre di giunzione, quint. 1,728.55. Importo presunto L. 314,000. — *Terzo lotto:* chiavarde, quint, 646.02; arpioni, quintali 220.08; caviglie, 2,200.12. Importo presunto L. 153,800.

><

Il Consiglio di Stato ha poi anche dato parere su di una domanda di maggiori compensi, presentata dall'Impresa Scognamiglio in dipendenza dell'appalto dei lavori di costruzione del tronco da Roma a Montecchio della ferrovia Roma-Solmona.

><

Ferrovia di Valle Seriana.

(Modificazione nelle tariffe delle merci P. V. e G. V.).

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, venne approvata una proposta della Società esercente la ferrovia di Valle Seriana (*Bergamo-Ponte della Selva*), e venne di conseguenza stabilito quanto segue:

Art. 1. Sono ridotti a cent. 30, compreso il bollo, i prezzi minimi stabiliti dagli articoli 46 e 54 delle tariffe, in centesimi 70 per la grande velocità ed in centesimi 50 per la piccola velocità, e ciò limitatamente per le merci *destinate o provenienti dalla stazione di Alzano*;

Art. 2. Le spedizioni che fruiscono di tale riduzione, sono esonerate dalla provvigione sulle spese anticipate, e così s'intenderà annullato, per detto caso speciale, il disposto dell'articolo 110 delle vigenti tariffe.

><

Tariffe.

È in corso di approvazione presso il Ministero dei Lavori Pubblici una proposta della Amministrazione ferroviaria per la rinnovazione e riforma della concessione F. Serafini per il trasporto di carbone coke.

La Ditta medesima potrà effettuare i suoi trasporti da Napoli ad Ortona al prezzo di L. 12.5758 per tonn. nel periodo di tempo compreso fra il 1° agosto del corrente anno ed il 31 dicembre 1891, con vincolo di un traffico minimo di 1500 tonnellate. Con la detta concessione la Ditta Serafini, come fu già ammesso per la Ditta Napoleone e Colangelo, potrà spedire il suo carbone da Ortona a località del litorale adriatico a tariffa normale, ma pagando soltanto il diritto fisso di L. 0.714 per tonnellata, restando a suo carico le spese di scarico alla stazione destinataria.

><

La Società esercente la Rete Adriatica, di accordo con l'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo, ha disposto che la *stazione di Fossato*, della ferrovia dell'Apennino Centrale, sia ammessa a fruire, in via di esperimento e per la durata di un anno, della tariffa locale N. 215 P. V. pei trasporti di lignite, con effetto dal primo dicembre p. v.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, si è pronunciato favorevolmente intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Contributi per le opere idrauliche di 2ª categoria (Aquila);
2. Domanda di concessione e di sussidio per la costruzione della ferrovia da Stresa a Mottarone;
3. Progetto definitivo della ferrovia Ozieri-Tirso;
4. Variante fra le progressive 8.850-10.405,99 del tronco Angitola-Porto S. Venere nella ferrovia Reggio-Castrocucco;
5. Progetto di ripristino di argini contro le piene dei torrenti Orco e Mallone lungo la linea Torino-Milano;
6. Progetto pel raddoppiamento di case cantoniere lungo il tronco Fornovo-Berceto, della ferrovia Parma-Spezia;
7. Progetto di consolidamento della trincea Campo di Sotto lungo il tronco Ghiare-Ostia, della ferrovia Parma-Spezia;
8. Domanda della Deputazione provinciale di Padova per poter costruire un binario di diramazione della tramvia a vapore Bagnoli-Padova ai magazzini della Ditta Bassi;
9. Progetto di una tramvia a vapore da Arona a Gravellona;
10. Progetto pel consolidamento del rilevato al chilometro 45.716 della linea Termoli-Campobasso;
11. Progetto del tipo d'armamento per la ferrovia Circumetnea;
12. Progetti delle travate metalliche in acciaio lungo il tronco Pisciotta-Castrocucco, della linea Battipaglia-Castrocucco;
13. Soppressione della galleria San Filippo al chilometro 14.025, nel tronco Scordia-Militello, della linea Scordia-Caltagirone;
14. Perizia pel completamento della massicciata lungo il tronco Macerata-San Severino, della linea Macerata-Albacina;
15. Progetto di una tramvia a vapore sulla strada provinciale da Chiavari a Cicogna con diramazione a Lavagna;
16. Domanda della Società delle tramvie fiorentine per aumento di un veicolo nella composizione dei treni;
17. Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Marciano pel completamento della ferrovia Foggia-Lucera.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — *Per la prossima apertura del tronco Vernante-Limone all'esercizio.* — Annunciasi che questo tronco sarà aperto all'esercizio nel prossimo mese di dicembre.

I lavori dell'impresa Angelo Delvecchio sono quasi ultimati. L'armamento del tronco è ormai compiuto; rimangono tuttavia la sistemazione della galleria Boglia, lunga m. 1100, e la posa del binario. Questo lavoro sarà terminato entro il corrente mese.

Ferrovia Scandiano-Sassuolo. — *Variante al tracciato presso Sassuolo.* — Dalla Amministrazione provinciale di Reggio-Emilia, concessionaria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da Scandiano a Sassuolo, è stato sottoposto all'approvazione governativa un progetto di variante all'estremità del tracciato della linea medesima fra le stazioni di Veggia e di Sassuolo; e ciò per ottenere un più facile e meno dispendioso eventuale allacciamento con la progettata ferrovia Modena-Lucca, il cui tracciato sarebbe stato trasportato, sulla destra di Secchia, presso Sassuolo.

La nuova stazione di Sassuolo, proposta colla variante, si accosterebbe maggiormente all'abitato omonimo ed alla strada che conduce direttamente all'altra stazione ferroviaria della linea Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale, e soddisferebbe in conseguenza maggiormente agli interessi generali del pubblico.

Ferrovia Agropoli-Mercato Cilento. — *Domanda di concessione della costruzione e dell'esercizio.* — Una Società Cilentana ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la domanda per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Agropoli a Mercato Cilento (Salerno).

Insieme alla precitata dimanda è anche stato presentato il progetto tecnico della linea. Secondo questo essa avrebbe lo scartamento di m. 0.75, sarebbe lunga m. 22,000 ed importerebbe una spesa di L. 2,024,000.

La pendenza massima adottata nel profilo longitudinale sarebbe del 32 per mille, ed il raggio minimo ammesso in planimetria sarebbe di m. 75. Le opere d'arte proposte lungo la linea sono 192, delle quali N. 91 a travata metallica con luce complessiva di m. 377.50 e N. 101 in muratura, della luce da m. 1 a 3. Sono anche previste N. 10 gallerie, della lunghezza totale di m. 839. Le stazioni considerate in progetto sono tre, cioè: Agropoli, Rutino e Mercato Cilento; e le fermate 5, cioè: Ogliastro, Lustra, Prignano, S. Antonio e S. Maria della Ternupetella.

La Società infine chiederebbe al Governo un sussidio di L. 3000 a chilometro, per la durata di 70 anni.

Ferrovia Cancello-Benevento. — *Riconfermato parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Questo Consiglio, avendo ripreso in esame il progetto presentato dall'Amministrazione provinciale di Benevento per la costruzione di una ferrovia a scartamento ordinario da Cancello a Benevento, ha confermato il suo precedente parere, di cui abbiamo fatto cenno a suo tempo, ritenendo che non convenga ammettere, per diverse ragioni tecniche ed economiche, la costruzione della progettata ferrovia.

Funicolare del Mottarone. — *Riconfermato parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, confermando un suo precedente parere, di cui abbiamo fatto cenno nel n. 27 a pag. 432, ha opinato che possa accordarsi ai signori Zaccaria Pisa e Cesare Mangili la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a scartamento di m. 1 da Stresa al Mottarone (Lago Maggiore), accordando una sovvenzione annua di L. 2000 al chilometro per la durata di anni 30.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Inglesi. — *Progetto di ferrovia per navi da Bridgewater a Seaton.* — È allo studio un progetto di ferrovia per trasporto di navi, lunga 58 chilometri, da Bridgewater, sul canale di Bristol, a Seaton, all'imboccatura dell'Axe, sulla costa sud dell'Inghilterra.

Mercè questa linea, le navi che trasportano a Londra ed ai porti della Manica il carbone ed il ferro del Paese di Galles non avrebbero più a girare il capo Lizard. Essa sarebbe a quattro binari e potrebbe, secondo il sistema inventato dal sig. Smith, ingegnere del porto d'Aberdeen (Scozia) — sistema conosciuto sotto il nome di *flexible car system* — trasportare navi di 1000 tonnellate.

Il nuovo progetto prende il posto di altro, già studiato due anni addietro, e che era stato preventivato circa 150,000,000 di franchi; il nuovo invece non importerebbe che una spesa di 50,000,000 di franchi. Esso, poi, avrebbe anche il vantaggio di lasciare liberi, all'uso dei trasporti ordinari ferroviari, due binari quando la linea non è adibita al trasporto delle navi.

Circa altro grandioso progetto di ferrovia per trasporto di navi in America, vedi questa stessa rubrica nel n. 47 a pag. 752.

Ferrovie Colombiane. — *Lavori ferroviari da appaltare.* — La legazione di Colombia in Roma ci comunica una circolare, del governatore del dipartimento di Antioquia, Repubblica di Colombia, molto interessante per gl'ingegneri e le Società di Costruzione italiane.

In questa circolare è detto che il Governo di Antioquia avendo intrapreso la costruzione di una linea ferroviaria, la quale partendo da Puerto-Berrio, sul fiume Magdalena, andrà a terminare a Medellin, capoluogo della provincia, bramoso di soddisfare alle esigenze del commercio ed allo sviluppo crescente dell'industria e di accelerare il compimento della linea, è risoluto di concedere ciò che rimane da finire a condizioni assai lucrose per l'impresa appaltatrice.

Il tragitto ancora da costruire è di circa un centinaio di miglia, e traversa una delle regioni più ricche e più fiorenti della Repubblica di Colombia.

A tal'uopo, il Governo di Antioquia invita la sua Legazione di Roma perchè voglia invitare le imprese di costruzione, ad inviare, per mezzo di essa, le loro proposte al Governo dipartimentale, di modo che le dette proposte giungano in quella città al più tardi negli ultimi giorni di marzo 1891.

Notizie Diverse

Cartografia. — *Atlante Stieler.* — Riceviamo dall'Editore Ulrico Hoepli altri quattro fascicoli dell'Atlante Universale Stieler, in continuazione dei ventidue precedentemente usciti.

Essi recano le carte riguardanti il centro e il nord di America, la Sassonia, il Canadà, l'Irlanda, la China, il Giappone e la Polinesia. Sono tutte finamente incise in rame, e per esattezza e precisione vincono tutte le altre pubblicazioni congeneri.

Gli scienziati, le Biblioteche, gli Istituti, il Commercio e la marina mercantile devono trarre notevoli vantaggi dell'Atlante Stieler, anche perchè tien conto dei risultati delle indagini scientifiche più recenti; sia che provengano da fonte ufficiale sia che siano recate dagli studi dei più autorevoli esploratori, L'atlante è raccomandabile pure quale strenna preziosa, ricorrendo fra breve l'epoca dei regali. Pochi fascicoli restano a compiere questa pubblicazione. In Italia il rappresentante dell'Istituto di Gotha è l'Editore Hoepli di Milano, al quale gli studiosi possono rivolgersi per avere in esame il primo fascicolo.

Lavori in Romagna. — Nella provincia di Ravenna si porrà mano quanto prima alla costruzione dei seguenti lavori per l'importo di oltre 500,000 lire:

1. Al fiume Savio superiormente alla Botta Marzelli progettato per L. 20,833;
2. Al fiume Senio alle Botte Casentini e Medri per L. 60,000;
3. All'argine destro del Savio superiormente alla Chiavica Ragazzena L. 25,000;
4. All'argine destro del Reno dallo sbocco del Santerno vivo a quello del Santerno abbandonato L. 153,000;
5. Alle arginature destra e sinistra del Senio tra il ponte della Reale e la golena Cantelli superiore L. 140,000;
6. Ai quattro tronchi dell'argine destro del Reno dalla chiavica Zaniolo allo sbocco del Santerno vivo o chiavica di legno L. 106,000;
7. All'arginatura del Santerno dal ponte della Pianta al suo sbocco in Reno L. 88,426.

Al primo di tali lavori fece offerta la Società braccianti di Ravenna, e si attende dal Ministero l'approvazione; la quale certo non mancherà. Il secondo rimase aggiudicato alla Società braccianti di Cotignola; il terzo alla Società braccianti di Ravenna; pel quarto si tenne l'asta il 21 corr. pel quinto e sesto gli incanti ebbero luogo il 27 corrente come abbiamo annunciato nel *Memorandum* del n. 47; e pel settimo si provvederà per licitazione privata.

Porto di Venezia. — *Movimento commerciale nel 1889 comparato col 1888.* — Da una relazione del Comitato statistico sul movimento commerciale del porto di Venezia nel 1889 riassumiamo le seguenti cifre in confronto al movimento nell'anno 1888:

Durante il 1889 *entrarono* nel porto di Venezia: 1917 bastimenti a vela, dei quali 1759 carichi e 158 vuoti; 1016 a vapore, dei quali 992 carichi e 24 vuoti. Nel 1888 i primi furono 1952 (1839 carichi e 113 vuoti) e 1070 quelli a vapore (1038 carichi e 32 vuoti); il perchè si ebbe in entrata una diminuzione di 35 velieri e di 54 piroscafi.

Il montare delle tonnellate dei 1917 bastimenti a vela e dei 1016 a vapore fu di 917,743; cioè a 8805 tonnellate in più al confronto dell'anno precedente, nel quale raggiunsero la cifra di 908,938.

Durante il 1889 *uscirono*: 1917 velieri, di cui 741 con carico e 1176 vuoti; 1010 piroscafi, dei quali 694 carichi e 316 vuoti. Quindi, essendo nel 1888 usciti 1946 bastimenti a vela, dei quali 727 carichi e 1219 vuoti, nonchè 1078 a vapore, dei quali 718 carichi e 360 vuoti, si ebbe nel 1889 una uscita minore di 29 velieri e 68 piroscafi.

Le tonnellate degli accennati navigli, sì a vela che a vapore, furono 911,596 e precisamente 10,326 in meno del 1888, in cui salirono a 921,922.

Durante il 1889, poi, furono 282 i navigli a vela, di tonnellate complessive 41,440, e 627 i vapori, di tonnellate 225,190, che entrarono nella *stazione marittima*. Dalla sua istituzione si ormeggiarono nella stazione marittima 4996 navigli in genere, di tonnellate complessive 2,804,534.

Per dare infine un particolareggiato conto del *movimento* sia di *importazione* che di *esportazione*, indichiamo che le merci trasportate a Venezia con piroscafi e velieri nel 1889 salirono a quintali 8,441,917 e quelle esportate a quintali 1,212,979, e che per le vie di terra e fluviale entrarono quintali 2,773,042 e ne uscirono 6,697,635.

Le menzionate merci furono calcolate, nel complesso delle entrate, del valore di L. 255,772,056, e in quello delle uscite di L. 208,920,266; il perchè risulta anche da ciò, nell'insieme del movimento commerciale, un aumento di lire 43,945,647 al confronto del periodo dell'anno precedente.

Circa il *movimento commerciale nel porto di Venezia nel 1888 e confronto nel decennio*, vedi sotto questa stessa rubrica nel n. 50 del 1889 a pag. 805.

Per un cenno riassuntivo del *movimento nei porti italiani durante l'anno 1889* vedasi il *NB.* all'articolo « Resoconto statistico del commercio e della navigazione di Genova nel 1889 in confronto col 1888 » nel n. 44 a pag. 697; articolo che fu continuato nei numeri 46 e 47.

Porto di Trieste. — *Movimento nel 1889.* — Riassumiamo in complessive cifre il movimento marittimo del porto di Trieste nello scorso anno 1889.

a) *Movimento complessivo :*

Categorie	Numero Navi	Tonnellate
Entrate a vela	4,194	173,347
» a vapore	4,019	1,274,593
Totali	8,213	1,447,940
Uscite: a vela	4,197	177,005
» a vapore	3,995	1,264,245
Totali	8,192	1,441,250
Totali generali	16,405	2,889,190

Queste cifre indicano il maggior movimento avutosi nel porto di Trieste dacchè esiste.

b) Consideradolo sotto il rapporto delle *provenienze e delle destinazioni*, si ha:

	Numero Navi	Numero Tonnellate
Da e per porti della Monarchia Austro-Ungarica . . .	10,711	585,000
Da e per altri porti	5,634	2,304,190
Totali .	16,405	2,889,190

È da notarsi come nel movimento da e per porti della Monarchia Austro-Ungarica comprendasi specialmente la navigazione di cabotaggio.

c) Se poi poniamo mente alla *nazionalità delle navi*, comprese nella espressione « altri porti » abbiamo il seguente prospetto:

	Numero Navi	Numero Tonnellate
Da e per il Regno d'Italia. . . .	3,513	560,000
» » la Turchia	674	464,000
» » l'Inghilterra	264	333,000

A questi tre Stati che tengono i primi posti per importanza di movimento commerciale marittimo col porto di Trieste, sussegue la Grecia; chiudono la lista, in ordine decrescente, la Francia con 3 navi e 2,802 tonnellate e poi l'Olanda ed il Portogallo.

Per notizie del *movimento commerciale dei porti italiani nel 1889* vedi superiormente la notizia circa il porto di Venezia con richiamo ad articoli e notizie precedenti.

Produzione e consumo del sale nel mondo. — La produzione totale annua del sale è di tonnellate 7,300,000. L'Europa sola entra in questa cifra per 5,280,000 tonnellate.

L'Inghilterra viene in prima fila con 2,235,000 tonnellate, la Germania con 810,000, la Francia con 666,000, l'Italia con 400,000.

Agli Stati Uniti la produzione ha, nel 1886, raggiunte e 968,639 tonnellate.

S'intende che la produzione degli Stati suddetti serve anche al consumo degli altri paesi.

In ordine al consumo, notiamo che la Francia consuma annualmente 550,000 tonnellate di sale, di cui 375,000 per l'alimentazione e 175,000 per uso industriale.

La Svezia è uno dei paesi ove l'importazione del sale è più considerevole: essa raggiunge la somma annua di lire 2,075,000.

Si calcola nel modo seguente il consumo del sale per abitante: America, 25 chili a testa; Inghilterra, 20; Francia, 15; Italia, 10; Russia, 9; Austria, 8; Prussia, 7; Spagna, 6; Svizzera, 4 1|2.

Poste inglesi nel 1889-1890. — Dalla Relazione del « Postmaster » generale per l'esercizio chiuso il 31 marzo dell'anno corrente riassumiamo i seguenti dati:

Il trasporto dei pieghi e dei pacchi postali costò nel 1889-1890: per mezzo di messaggiere e vetture sulle strade ordinarie Ls. 304,777 contro L. 184,416 dieci anni addietro; a mezzo ferroviario Ls. 905,968 contro Ls. 707,436 di dieci anni addietro. È chiara la differenza della proporzione dell'aumento tra i due mezzi di trasporto nell'intervallo di 10 anni. Se poi confrontiamo ta spesa del 1889-1890 con quella del 1888-1889, troviamo che la spesa del trasporto a mezzo di messaggerie e vetture sulle strade ordinarie aumentò nel 1889-1890 di Ls. 4,983 ossia dell'1. 3|4 p. 0|0, e la spesa del trasporto, a mezzo frrroviario, aumentò soltanto di Ls. 2325, ossia dell'1|4 0|0.

Il numero dei pacchi postali trasportati nel 1889-1890 fu di 42,852,600 con un aumento di 3,263,287 sull'esercizio precedente e di 19,942,000 su quello di cinque anni precedenti.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 142,000 per completamento dell'arco rovescio della galleria di Cattolica sulla linea Bologna-Ancona;

L. 22.575 per costruzione di 32 pozzi sistema Northon presso altrettante case cantoniere della linea Treviglio-Cremona;

L. 11,400 per impianto di *grue* da pesi nelle stazioni di Telese, Cerreto e Frattagrumo Maggiore della linea Foggia-Napoli;

L. 7,920 per provvedere alla sistemazione dei dischi e delle leve di manovra ed all'impianto delle sonerie elettriche di controllo nelle stazioni di Poggio Mirteto, Stimigliano, Civita Castellana e Gallese, della ferrovia da Roma ad Orte;

L. 3,000 per munire di antiscure esterne le finestre verso campagna del piano superiore delle case cantoniere doppie del tronco Roma-Avezzano nella ferrovia da Roma a Solmona.

Rete Mediterranea. — L. 157,500 per provvedere al risanamento ed al ricarico della massicciata sulla tratta da Caluso ad Ivrea, nella linea da Chivasso ad Ivrea, per una estensione di chilom. 15;

L. 27,600, oltre L. 78,969.43 per provvista di materiale metallico di armamento, per provvedere al rifacimento in acciaio, con rotaie di m. 12, 1° tipo F. C., di m. 3,707.70 di binario fra le stazioni di Ferrera e di Sannazzaro dei Burgundi, lungo la ferrovia da Torreberretti a Pavia, nonchè nelle stazioni medesime.

3. — Gare aperte.

Rete Adriatica. (1 dicembre, ore 3 pom.). — Apertura delle schede per gara*, tra Ditte Nazionali, di carrozze e carri.

Corsica. — *Prefettura della Corsica ad Aiaccio* (11 dicembre, ore 2 pom.). — Costruzione delle opere murarie per il viadotto del Vecchio della linea ferroviaria da Mezzana a Corte. Importo franchi 160,000. Cauz. fr. 6,000.

Columbia. — *Governo di Antioquia.* — Compimento dela costruzione della ferrovia da Puerto-Berrio a Modellin, di circa 100 miglia Inviare le proposte al Governo dipartimentale di Antioquia, prima della fine del marzo 1891, per mezzo della Legazione di Columbia in Roma (Vedi « Notizie ferroviarie estere » di questo numero a pag. 769).

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Consiglio d'Amministrazione, 27 corrente*). — Spadaccino Pasquale di Napoli, per appalto lavori di riordino della stazione di Eboli;

Zanetti Carlo di Candia Lomellina per appalto lavori di sistemazione delle scarpate in trincea di Lomello (linea Torreberetti-Pavia);

Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche e C. «Fonderia Ronchetti» di Padova, per fornitura di cinque piattaforme girevole del peso approssimativo di Kg. 62,500;

Società Anonima Carbonifera Industriale Italiana di Genova, per fornitura di Tonn. 30,000 di carbone minuto inglese mezzo grasso, e Tonn. 25,000 di carbone inglese in mattonelle.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Monte Santa Maria Tiberina (Arezzo), (4 dicembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione della strada comunale obbligatoria di Prine, dalla strada dell'Aggia, ecc. (m 3171.40). Importo L. 28,000. Cauz. provv. L. 1400. Per spese L. 9500. Cauz. def. L. 2800. Fatali 20 dicembre, ore 12 merid.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Treviso (6 dicembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione delle arginature destra e sinistra del Monticato, dal ponte di Vazzola al ponticello pedonale di Visnà (m. 4,422.90). Importo L. 118,808. Cauz. provv. L. 10,000. Cauz. def. il decimo. Lavori compiuti in 200 giorni.

Società Mandamentale di Tiro a segno di Orzinuovi (Brescia), (7 o 21 dicembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione del campo di tiro a segno. Importo L. 12,592.90. Dep. L. 300.

Municipio di Terranova Pausania (Sassari), (10 dicembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione d'un acquedotto in questo Comune. Importo L. 191,448.61. Cauzione provv. L. 4284. Lavori compiuti in otto mesi. Fatali a destinarsi.

Comune di Orvieto (10 dicembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del piazzale Cahen dinnanzi la fortezza. Importo L. 19,612.69. Cauz. provv. L. 700. Cauz. def. L. 1700. Fatali 18 dicembre, ore 10 ant.

Prefettura di Treviso (10 dicembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto della quinquennale manutenzione e progressivo sviluppo delle opere di verde e scogliere per la difesa frontale degli argini del fiume Livenza da Tremeacque al Canale delle Navi Importo L. 56,800 annue. Cauz. provv. L. 3000. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Cogoleto (Genova), (20 dicembre, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di una condotta d'acqua potabile. Importo L. 24,000. Cauzione L. 1000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Torino — (15 dicembre, ore 9 ant., unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 22,000 **rame** diverso. Importo L. 39,600. Cauzione L. 3960. Consegna a giorni 20.

R. Arsenale Torino — (9 dicembre, ore 4 pom., unica e definitiva). — Fornitura di N. 278 **estinguitori** portatili da incendi diversi a L. 117 caduno. Importo L. 32,526. Cauz. L. 3253. Consegna a giorni 180.

R. Fabbrica d'Armi — Brescia — (10 dicembre, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di Tonn. 60 **litantrace** grasso. Importo L. 2400. Cauz. L. 240. Consegna a giorni 60.

R. Fabbrica d'Armi — Brescia — (13 dicembre, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di Kg 50,000 **carbone** di quercia. Importo L. 4750. Cauz. L. 480. Consegna a giorni 60.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione dei ponti metallici *Guardia* e *Pace* pel Tramways Messina-Faro-Barcellona.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Novembre 22	9bre 29
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 694	692
»	»	Mediterranee	» 560.50	560
»	»	Sicule	» 595	595
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	285
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 360	360
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 539	539
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 297	297
»	»	Novara-Seregno	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 310.50	310.50
»	»	» 2ª emiss.	» 308.50	308.50
»	»	Centrale Toscana	» 510	510
»	»	Meridionali	» 305.50	307.25
»	»	Sarde, serie *A*.	» 305.50	305
»	»	» serie *B*.	» 308.50	308
»	»	» 1879	» 299	298.25
»	»	Pontebba	» 463	461
»	»	Nord-Milano	» 268.50	268 50
»	»	Meridionali Austriache	» 337.50	338
»	»	Gottardo 4 %	» 101.75	102

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

21 dicembre. — **Società Veneta di Navigazione a vapore Lagunare.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 1 pom., nel locale della Borsa.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società An. per la Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale. — Elenco delle 50 obbligazioni della 1ª Serie e delle 30 della 2ª Serie, sorteggiate, rimborsabili in L. 300 dal 1° dicembre.

1ª Serie.

58	144	160	161	237	255	259	289	313	485
512	545	623	765	771	911	955	968	992	1073
1162	1187	1221	1420	1446	1500	1620	1676	1956	2050
2053	2100	2138	2172	2284	2505	2546	2572	2579	2637
2682	2698	2790	2806	2849	2971	3013	3069	3128	3140

2ª Serie.

3365	3406	3583	3588	3662	3701	3776	3810	3827	3861
3880	3942	3953	4502	4696	4722	4881	4921	5190	5719
5733	5876	5927	5949	6200	6212	6343	6359	6451	6658

Società An. per la Ferrovia Mantova-Modena. — Distinta delle obbligazioni estratte, rimborsabili dal 1° gennaio 1891 in L. 500.

766	904	930	1042	1234	1650	2014	2090
2919	3388	3427	3452	3878	3980	4819	5319
8455	9488	9524	9919	10523	11194	11421	12080
12213	14611	15476	15514	15982.			

Ferrovia Udine-Pontebba. — Col 1° gennaio 1891 saranno rimborsate in L. 500 le seguenti obbligazioni estratte:

12	678	746	2612	2954	3904	4104	5242
5756	6293	6913	8365	9946	10702	11143	12182
13234	13597	14353	15975	16755	19584	21322	23876
25490	27362	27599	28472	29338	30194	31016	31041
31974	33447	33709	34210	34625	36291	36519	38192
38300	38767	43202	43747	43872	44642	47632	47991
48381	48959	50510	51038	52164	54063	54074.	

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

Belgio. — Notizie vaghe, incerte; poco rispondenti, per ora, alle speranze, già da noi accennate nel numero precedente, dei consumatori-metallurgisti in un prossimo grande ribassso dei carboni. Eglino, ad ogni modo, astengonsi dalle ordinazioni; e ciò, insieme colla concorrenza dei carboni tedeschi, può avviare alla tendenza verso il ribasso.

Circa poi alla concorrenza tedesca, che da assai tempo annotiamo sul mercato belga, dobbiamo annunciare che il 26 corrente i delegati di parecchie Associazioni carboniere belghe recaronsi presso il Ministero delle Strade Ferrate per domandargli tariffe speciali di trasporto verso le città del Nord, ove maggiormente accentuasi la concorrenza straniera è specialmente la tedesca.

Germania. — Mercato sempre fermo per la vendita all'interno, sempre instabile per la vendita all'estero, i cui prezzi, come abbiamo in altri numeri annunciato, sono lasciati liberi ai produttori; sono soggetti perciò alla concorrenza fra essi.

Inghilterra.—Mercato attivissimo, con tendenza al rialzo sui prezzi, che sono d'assai superiori a quelli di pari data degli scorsi anni. Carbone per locomotive del Northumberland; 1ª qualità, 11 sc. 6 d. la tonnellata; minuto, da 5 sc. 6 d. a 6 sc. Carbone per il gaz 11 sc. franco a bordo alla Tyne. *Coke* Ls. 1 la tonnellata, per l'esportazione; 17 sc. 6. d., consegna a Middlesbrough, 1ª qualità per alti forni; 17 sc. 3 d. 1ª qualità, consegna dopo il 1° semestre 1891, con tendenza al rialzo.

Ferri e Ghise.

Belgio. — Affari nulli per l'esportazione; affari pochi per l'interno. Il prezzo officiale da farsi è sempre a fr. 142.50 la tonnellata; ma effettivamente è a fr. 130: e pur questo ribasso reale non basta per i compratori.

Francia. — Continua il ribasso nei ferri. A Parigi fr. 170 per i mercantili, fr. 175 per i ferri *planchers;* nel Nord fr. 150 i primi.

Le acciaierie di Longwy quotate, su carro all'officina, acciai brutti, dolci, fosforati, la tonnellata: grossi lingotti fr. 120; lingotti medi fr. 125; piccoli lingotti fr. 135.

Germania. — Mercato siderurgico inattivo. Il sindacato degli alti forni delle provincie Renane ha deciso il ribasso di 1 M. su tutte le categorie della ghisa, eccetto sulla Thomas. In un grosso appalto per fornitura di 1,340 tonnellate di ferri in barre, a Colonia furono fatti in media i seguenti prezzi: 140 M. per il ferro; 125 M. per l'acciaio; 135 M. per ferro ed acciaio. Mantiensi cioè l'antica lotta tra l'acciaio ed il ferro.

Inghilterra. — *Middlesbrough.* — La crisi finanziaria, come già abbiamo osservato nel numero precedente, pesa sul mercato siderurgico. Contratti pochi, per mancanza di offerte da parte dei compratori.

Per ferri fini: barre ordinarie Ls. 6; *best-bars* Ls. 6-10; *best-best-bars* Ls. 7-10; *tôles* per caldaie Ls. 7-2 6; corniere per locomotive Ls. 6-2-6; rotaie pesanti, semplici Ls. 7-10.

L'acciaio, in una settimana, ribassò di 2 sc. 6 d. Rotaie pesanti Ls. 5; traverse Ls. 5·17-6; *tôles* per navi Ls. 6·12-6; id. per caldaie Ls. 7-12-6; corniere per navi 6·15.

Ghisa *Cleveland*, n. 3, quotasi sc. 45-6. *Varrants* 45 sc.

Rame.

Francia. — *Parigi.* — Accentuasi il ribasso. *Chilì* in barre: marche speciali fr. 150 contro 153.75 della settimana precedente; marche ordinarie fr. 145 contro 148.75. Lingotti e piastre fr. 155 contro 156.25. *Best Selected* fr. 160 contro 162.50.

Germania. — *Amburgo.* — Stessi prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — Accennando a migliorare la condizione finanziaria, accentuasi anche un miglioramento sul mercato dei metalli. *Chilì* da Ls. 55-17-6 a 56-5 a contanti; da Ls. 56-10 a 56·12-6 a tre mesi. Calmi i rami affinati: *Tough* inglese da Ls. 60 a 61. *Best Selected* da Ls. 63·64; fogli forti da Ls. 68 a 69.

Stagno.

Francia. — *Parigi.* — Prezzi sempre più in ribasso. *Banca*, fr. 252.50 contro 256.25 della settimana precedente; *Billiton*, fr. 247.50 contro 251.25; *Détroits*, fr. 242.50 contro 250; stagno inglese fr. 245 contro 250.

Germania. — *Amburgo.* — Prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — Mercato instabile, tendenza calma. *Détroits*, a contanti, da Ls. 91 a 91-15; a tre mesi, da Ls. 92 a 92-25. Lingotti ordinari inglesi Ls. 94-10; barre Ls. 95-10; lingotti affinati Ls. 96-10.

Olanda. — *Amsterdam.* — Tendenza al ribasso, sotto l'influenza della crisi finanziaria. *Banca* e *Billiton* da fior. 54 1/2 a 55 1/4 e 55 1/2.

— *Rotterdam.* — Chiusura ferma, dopo ribasso di 2 fior. *Banca*, disponibile, fior. 56 1/8, id., a termine, 56 1/4; *Billiton*, disponibile, fior. 56 1/8; id., a tre mesi, 56 1/4.

Piombo.

Francia. — *Parigi.* — Ribasso costante e sempre maggiore sino a fr. 1.50 e 1.75 sui prezzi della settimana precedente.

Germania. — *Amburgo.* — Affari pochi, ma mercato fermo ai prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — Mercato poco attivo, tendenza al ribasso. Piombo straniero, da Ls. 13 a 13·5; piombo inglese, da Ls. 13·10 a 13·15.

Zinco.

Francia. — *Parigi.* — Anche nella scorsa settimana, nuovo ribasso di fr. 0.75.

Germania. — *Amburgo.* — Stessi prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — Mercato stazionario.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1890-91. — *Dall'11 al 20 Novembre 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4086	4065	+ 21	650	665	— 15
Media	4086	4065	+ 21	649	652	— 3
Viaggiatori	1.260.916 93	1.276.868 82	— 15.951 89	81.626 65	70.181 31	+ 11.445 34
Bagagli e Cani	63.905 38	66.973 98	— 3.068 60	3.755 16	3.214 64	+ 540 52
Merci a G.V. e P. V. accelerata	309.960 46	321.066 58	— 11.106 12	16.485 52	12.578 42	+ 3.907 10
Merci a P. V.	1.396.178 01	1.619.812 44	— 223.634 43	121.901 81	91.016 08	+ 30.885 73
TOTALE	3.030.960 78	3.284.721 82	— 253.761 04	223.769 14	176.990 45	+ 46.778 69

Prodotti *dal 1° Luglio al 20 Novembre 1890.*

Viaggiatori	19.745.165 50	20.572.117 42	— 826.951 92	1.082.039 44	1.235.656 26	— 153.616 82
Bagagli e Cani	890.499 30	935.380 44	— 44.881 14	41.913 52	49.287 79	— 7.374 27
Merci a G. e P. V. accelerata	4.631.496 90	4.692.194 68	— 60.697 78	226.254 48	177.004 66	+ 49.249 82
Merci a P. V.	20.818.706 06	22.149.435 29	—1.330.729 23	1.548.380 51	1.213.444 21	+ 334.936 30
TOTALE	46.085.867 76	48.349.127 83	—2.263.260 07	2.898.587 95	2.675.392 92	+ 223.195 03

Prodotto per chilometro

della decade	741 79	808 05	— 66 26	344 26	266 15	+ 78 11
rissuntivo	11.278 97	11.894 00	— 615 03	4.466 24	4.103 36	+ 362 88

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'*11 *al* 20 *Novembre* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	4,217.15	14,834.05	1,219.15	1,131.80	2,638.35	2,836.60	5,336.90	5,865.95	2,350.70	5,644.35	2,671.80	1,607.00
Bagagli e Cani	75.95	264.40	39.25	4.40	69.75	3.25	37.75	101.75	82.25	51.30	38.70	5.50
Merci a G. V. ed Accelerata	845.55	3,933.15	152.10	163.60	714.95	94.85	174.65	997.45	1,028.25	658.60	251.95	174.40
Merci a P. V.	6,073.80	6,772.40	1.135.85	3,251.85	947.90	65.95	2,575.45	1,386.75	356.55	1,954.40	941.70	199.60
Totali	11,212.45	25,804.00	2,546.35	4,551.65	4,370.95	3,000.65	8,124.75	6,351.90	3,817.75	8.308.65	3,904.15	1,986.50

CHEMINS DE FER DU NORD ET DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Relations entre Londres, Paris et l'Italie.

Des points ci-contre aux Gares ci-dessus:		BILLETS SIMPLES				BILLETS D'ALLER ET RETOUR					
		Londres (1)		Paris (2)		Londres (4)			Paris		
		1re classe	2me classe	1re classe	2me classe	validité	1re classe	2me classe	validité	1re classe	2me classe
Turin	Mont-Cenis	172 10	128 65	98 60	73 40	45 jours	283 50	210 —	30 jours	160—(5)	115 —
Milan	Mont-Cenis	183 40	134 90	116 65	86 —	45 jours	283 50	210 —	30 jours	172—	125 —
Gênes	Mont-Cenis	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livourne	via Gênes	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Florence	via Gênes	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Rome	via Gênes	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Naples	via Gênes	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Florence	via Bologne	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Rome	via Bologne	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Naples	via Bologne	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mois (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Naples	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mois (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologne	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mois	538 95	395 80	—	—	—
Messine (via Naples)		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OBSERVATIONS.

BILLETS SIMPLES.

(1) Ces billets sont valables pendant 17 jours, sauf ceux de ou pour Brindisi dont la validité est de 30 jours, et permettent aux voyageurs de s'arrêter à toutes les gares P-L-M situées sur l'itinéraire et à six stations italiennes de leur choix. En sus des prix homologués, il est perçu pour droits divers de port une taxe de 1 fr. 75 au profit des Chambres de commerce de Calais ou de Boulogne.

(2) Ces billets sont valables pendant 10 jours.

(3) Billets valables pendant 30 jours.

BILLETS D'ALLER ET RETOUR.

(4) Ces prix comprennent la traversée de Paris par le Chemin de fer de ceinture, mais non la taxe de 3 fr. 50 établie au profit des Chambres de commerce de Calais ou Boulogne, par la loi du 4 décembre 1888 et qui est perçue en sus.

(*) Les voyageurs partis de Brindisi ont la faculté de se rendre de Foggia à Naples en faisant porter par le Chef de gare de Foggia l'autorisation nécessaire sur le billet; ils iront ensuite à leurs frais rejoindre l'itinéraire à Falconara par Rome. — De même dans le sens inverse, il peuvent effectuer à leurs frais le trajet de Falconara-Rome-Naples ou, sur présentation au Chef de gare, leur billet sera rendu valable pour rejoindre l'itinéraire à Foggia.

(**) Les voyageurs se dirigeant sur Londres peuvent se rendre de Rome à Florence par Grosseto et Sienne ou par Pise et Empoli et revenir ensuite à Pise par cette dernière voie. — Inversement, les voyageurs allant à Brindisi peuvent se rendre de Pise à Florence par Empoli, revenir à Pise par la même voie ou se diriger à Empoli sur Rome par Sienne et Grosseto.

(5) La durée de validité des billets d'aller et retour Paris-Turin est portée à 45 jours, lorsque les voyageurs justifient avoir pris à Turin un billet de voyage circulaire intérieur italien.

ALLER — Service entre Londres, Paris et l'Italie par le Mont-Cenis. — RETOUR

ALLER

STATIONS	1re cl.	1re, 2me classe (*)		1re, 2me classe	
Londres Charing-Gross. Dép.	8 20 m.	11 — matin		8 15 soir	
Londres Victoria —	8 30 m.	11 — matin		8 15 soir	
Douvres —	10 20 m.	1 — soir		10 25 soir	
(heure anglaise) Arr.	Midi	2 20 soir		Min. 10	
Calais-maritime (heure française) Dep.	Midi 40	2 52 soir		1 04 matin	
Boulogne-Gare Arr.	1 35 s.	—		1 58 matin	
Boulogne-Gare Dép.	1 27 s.	—		1 50 matin	
Amiens Arr.	3 28 s.	5 17 soir		3 46 matin	
Amiens Dép.	3 33 s.	5 22 soir		3 51 matin	
Pierrefitte-Stain Dép.	—	—		—	
Paris-Nord Arr.	—	7 15 soir		5 50 matin	
Paris-Nord Dép.	—	7 21 soir		6 19 matin	
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	6 31 s.	8 17 soir		7 10 matin	
	1e 2e cl.	1e 2e cl. (A)	1e, 2e cl.	1e, cl.	1e 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Dép.	7 — s.	9 — s.	9 15 s.	8 50m.	11 15m.
Dijon Arr.	Minuit 05	1 44m.	2 19m.	2 22 s.	5 38 s.
Genève —	6 28 m.	—	8 55m.	8 52 s,	—
Evian —	7 43 m.	—	10 59m.	—	—
Aix-les-Bains —	5 02 m.	6 23m.	8 —m.	8 20 s.	11 45 s.
Chambéry —	5 32 m.	6 48m.	8 30m.	8 55 s.	Min. 07
Modane —	8 59 m.	9 42m.	1 45 s.	—	3 07m.
Turin —	1 58 s.	1 58 s.	6 20 s.	—	7 50m.
Turin Dép.	—	2 25 s.	7 42 s.	—	8 30m.
Milan Arr.	—	5 30 s.	10 58 s.	—	11 40m.
					1e 2e cl.
Turin Dép.	—	2 40 s.	8 20 s.	—	8 25m.
Gênes Arr.	—	6 10 s.	11 45 s.	—	11 55m.
San-Remo —	—	11 05 s.	8 43m.	—	5 56 s.
Pise —	—	10 50 s.	4 —m.	—	4 13 s.
Florence —	—	Min. 40	7 20m.	—	6 30 s,
Livourne —	—	11 30 s.	5 35m.	—	5 27 s.
Rome —	—	6 50m.	11 —m.	—	11 02 s.
Naples —	—	1 35 s.	6 32 s.	—	7 —m.
Brindisi Arr.	—	—	8 36m.	—	6 10 s.
Turin Dép.	—	2 40 s.	7 — s.	—	8 25m.
Alexandrie Arr.	—	4 14 s.	8 50 s.	—	10 03m.
Bologne —	—	—	1 52m.	—	5 — s.
Ancône —	—	—	7 05m.	—	10 55 s.
Brindisi —	—	—	10 47 s.	—	6 15 s.
Florence —	—	—	5 55m.	—	1 26m.
Rome —	—	—	Midi 35	—	7 30m.
Naples Arr.	—	—	6 32 s.	—	1 35 s.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Folkestone-Boulogne, le départ de Londres a lieu à 10 heures matin. Ce train ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Angleterre ou de Calais.
(A) Le train partant de Paris-Lyon à 9 heures soir ne prend à Paris, en 2e classe que les voyageurs à destination d'Aix-les-Bains, Chambéry et de l'Italie par le Mont-Cenis.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salons va directement de Calais à Milan par le train partant de Calais à 2 h. 52 soir et de Paris-Lyon à 9 h. soir.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de Calais à la gare de Paris-Lyon par les trains partant de Calais à 1 heure 04 du matin et midi 40.

RETOUR

STATIONS	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.
	1e 2e cl.			
Naples Dép.	8 50 m.	—	—	3 10 s.
Rome —	3 — s.	—	—	11 10 s.
Florence —	9 30 s.	—	—	6 35 m.
Brindisi —	5 58 m.	—	—	9 25 m.
Ancône —	8 — s.	—	—	5 40 m.
Bologne —	1 40 m.	—	—	10 55 m.
Alexandrie —	6 30 m.	—	11 05 m.	5 05 s.
Turin Arr.	8 21 m.	—	1 — s.	7 — s.
Brindisi Dép.	8 30 s.	—	2 20 m	6 40 m.
Naples —	8 50 m.	—	3 10 s.	10 25 s.
Rome —	3 40 s.	—	9 46 s.	8 — m.
Livourne —	9 50 s.	—	4 — m.	1 50 s.
Florence —	8 45 s.	—	—	11 35 m.
Pise —	10 55 s.	—	4 40 m.	2 33 s.
San-Remo —	8 01 s.	—	3 52 m.	Midi 06
Gênes —	3 30 m.	—	9 — m.	7 10 s.
Turin Arr.	7 25 m.	—	1 — s.	10 45 s.
	(B)			
Milan Dép.	3 25 m.	—	10 30 m.	7 45 s.
Turin Arr.	8 15 m.	—	1 40 s.	10 55 s.
			(A)	
Turin Dép.	8 35 m.	—	2 15 s.	11 15 s.
Modane —	Midi 23	—	5 33 s.	2 15 m.
Chambéry —	3 41 s.	—	8 24 s.	5 02 m.
Aix-les-Bains —	4 11 s.	—	8 59 s.	5 27 m.
Evian —	Midi 46	6 02 s.	—	—
Genève —	3 12 s.	7 32 s.	—	4 15 m.
Dijon —	11 17 s.	1 39 m.	2 06 m.	11 32 m.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 m.	6 50 m.	7 05 m.	5 41 s.
	1e, 2e cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Dép.	7 17 matin			6 11 s.
Paris-Nord Arr.	7 56 matin			7 01 s.
Paris-Nord Dép.	8 22 matin			8 25 s.
Amiens Arr.	10 17 matin			10 26 s.
Amiens Dép.	10 37 matin			10 31 s.
Boulogne-Gare Arr.	Midi 34			Min. 29
Boulogne-Gare Dép.	Midi 26			Min. 21
(heure française) Arr.	1 24 soir			1 21 m.
Calais-Maritime (h. ang.) Dép.	1 25 soir			1 30 m.
Douvres —	3 20 soir	3 20 soir		4 — m.
Londres Victoria Arr.	5 15 soir	—		5 55 m.
Londres Charing-Gross Arr.	(*) —	5 05 soir		5 55 m.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Boulogne-Folkestone, l'arrivée à Londres a lieu à 5 h. 40 s.
(A) Le train partant de Modane à 5 heures 33 soir et arrivant à Paris-Lyon à 7 heures 05 matin ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Italie par le Mont-Cenis, de Chambéry, d'Aix-les-Bains, et en destination de Paris et au-de-là sur le Nord et l'Angleterre.
(B) Le départ de Milan à 3 heures 25 matin n'a lieu que les Dimanches et Fêtes.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salon va directement de Milan à Calais par le train partant de Milan à 10 h. 30 m. et de Paris-Nord à 8 h. 22 m.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de la gare de Paris-Lyon à Calais, par le train partant de Paris-Lyon à 6 h. 11 du soir.

PÉNINSULAR-EXPRESS. — Train de luxe de la Malle des Indes composé de wagons-salons, restaurants et voitures-lits.

Départ de Londres le vendredi, de Paris-Nord dans la nuit du vendredi au samedi.

Station		Heure	Jour	Station		Heure	Jour
Londres	Dép.	3 15 s.	vendredi	Chambéry	Arr.	11 22 m.	samedi
Paris-Nord	Arr.	11 12 s.	—	Turin	—	6 42 s.	samedi
Paris-Nord	Dép.	Minuit 15	samedi	Alexandrie	—	8 21 s.	samedi
Macon	—	8 05 m.	samedi	Bologne	—	1 26 m.	dimanche
Culoz	—	10 21 m.	samedi	Ancône	—	5 08 m.	dimanche
Aix-les-Bain	—	10 59 m.	samedi	Brindisi	—	4 — s.	dimanche

Ce train relève à Paris-Nord les provenances du Nord de la France, de la Belgique, de la Hollande, et de l'Allemagne. — Il prend et laisse des voyageurs à toutes les stations indiquées à l'horaire ci-contre dans la limite des places disponibles. — Le départ du paquebot de Brindisi à lieu vers 10 heures du soir. — Au retour les voyageurs sont admis dans le train postale de la Malle des Indes, qui part de Brindisi aussitôt après l'arrivée du paquebot. — Ce train contient une voiture mixte avec lits et restaurant, allant à Paris-Nord. — Le nombre des places étant limité, MM. les voyageurs doivent prendre leurs billets d'avance aux agences de la Compagnie des Wagons-Lits et à la gare de Paris-Nord.

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 6 Dicembre 1890. NUM. 49.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	« 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Assemblea Generale Ordinaria del 29 novembre 1890

Sabato, 29 scorso novembre, ebbe luogo a Roma, presso la Sede Sociale, la preannunciata Assemblea Generale ordinaria degli Azionisti della Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia.

Riservandoci di pubblicare, come di consueto, il testo della *Relazione del Consiglio d'Amministrazione*, ci limitiamo, per ora, a riprodurne i dati che riguardano la liquidazione generale dell'esercizio 1889-90 ed a riportarne le conclusioni.

Aggiungeremo in fine un breve cenno sull'*Assemblea* stessa e sulle *deliberazioni* da essa prese.

***

(*Dalla liquidazione generale dell'esercizio 1889-90*).

I proventi dell'esercizio, tutto compreso, ammontano a . . . . L. 9,611,590.50

Le somme erogate per spese, quote spettanti allo Stato ed ai fondi speciali, ecc., ascendono a . . . . » 8,332,615.93

Resta così l'utile ottenuto nella gestione 1889-90 . . . . L. 1,278,974.57

Da questa somma devesi prelevare 1|20 per assegnarlo al fondo di riserva ordinario in . . . . » 63,948.73

E quindi l'utile ripartibile si riduce a L. 1,215,025.84

Da questa somma deducendo il dividendo del 5 0|0 sul capitale di lire 15,000,000, già pagato con i due acconti semestrali » 750,000 —

Restano L. 465,025.84

1|10 delle quali deve passare al fondo di riserva straordinaria, e cioè . . L. 46,502.58
ed il 12 0|0 del residuo di lire 418,523.26 deve esser messo a disposizione del Consiglio giusta l'art. 58 dello Statuto per esser ripartito per 2|3 tra i Consiglieri e per 1|3 tra il Direttore ed i Capi-Servizio » 50,222.76 L. 96,725.34

Restano L. 368,300.50

A cui si aggiunge l'utile riportato dall'esercizio precedente in . . . . . . » 48,389.94

E si ottiene la somma complessiva di L. 416,690.44

Che vi proponiamo di ripartire come segue:

L. 262,500 » da distribuirsi in aumento del dividendo;
» 100,000 » da passare alla riserva straordinaria e
» 54,190.44 da portare a conto nuovo.

Totale L. 416,690.44

***

(*Conclusioni della Relazione del Consiglio d'Amministrazione*).

« Nel presentarvi la proposta di ripartire il 6.50 0|0 netto quale dividendo sulle azioni e di assegnare L. 210,451.31 ai fondi di riserva ordinario e straordinario, portandoli così fin d'ora a L. 479,335.22 (compresi gli interessi), ci siamo ispirati al concetto di assicurarvi una conveniente rimunerazione per il capitale versato, provvedendo ad un tempo a consolidare la situazione finanziaria della Società.

« Siamo lieti poi che non ad eventi fortunati di carattere transitorio sia dovuto questo risultato, ma a cause permanenti la cui azione sarà, secondo ogni probabilità, progressiva, quali — il ritorno dei prodotti ad un livello più normale, quantunque siano ancora inferiori al prodotto iniziale previsto nella Convenzione di esercizio — l'apertura di nuove linee — le studiate riforme introdotte nell'ordinamento dei servizi — e la costante e severa vigilanza sulle spese ».

***

(*L'Assemblea Generale e le sue deliberazioni*).

L'Assemblea era presieduta dal Presidente del Consiglio d'Amministrazione ed erano presenti i consiglieri, oltre il Direttore generale comm. ing. Adolfo Biglia, ed il delegato in Roma cav. avv. Enrico Scialoia.

Letta la relazione fu approvata ad unanimità unitamente al bilancio. Approvando unanime il bilancio l'Assemblea ha espressa la sua piena soddisfazione per l'andamento degli affari sociali e per le riforme ed economie introdotte dal Consiglio e dalla Direzione generale nell'ordinamento dei servizi.

L'Assemblea ha poi autorizzato il Consiglio ad emettere alle condizioni e colle modalità, che riterrà più opportune, delle obbligazioni garantite con le annualità a debito dello Stato per la costruzione delle nuove linee, dandogli altresì facoltà di procedere alle operazioni temporanee, che avvisasse convenienti in attesa della creazione delle obbligazioni.

Vennero infine confermati in carica tutti i membri uscenti del Consiglio d'Amministrazione e del Collegio Sindacale. Resta vacante un posto da Consigliere pel ritiro del comm. Matteo Maurogordato.

IL VIADOTTO FERROVIARIO SUL PETRACE

Nelle « Informazioni » del n. 48, a pag. 767, abbiamo annunciato come, in seguito alla visita di ricognizione del tronco Palmi-Gioia Tauro della linea Reggio-Castrocucco, la Commissione tecnica governativa avesse espresso avviso che detto tronco potesse venire aperto al pubblico esercizio il 27 scorso novembre ed aggiungemmo come il giorno medesimo fu aperta all'esercizio la nuova stazione di Gioia Tauro in luogo della vecchia omonima.

Il giorno 27 novembre, perciò, fu giorno di festa per la città di Gioia Tauro, importante piazza commerciale delle Calabrie; la quale, inceppata nel suo movimento commerciale di olio, vino ed agrumi, ecc., dalla mancanza di un porto e dalle scarse comunicazioni terrestri, salutava con gioia un nuovo avviamento verso il compimento della linea Reggio-Castrocucco-Eboli, per la quale sarà ricongiunta verso nord alla Mediterranea ed avvicinata al porto di Santa Venere.

Ommettiamo, come di consueto, quanto ha tratto coi festeggiamenti — ricevimenti, acclamazioni, visita della città, banchetto, brindisi, ecc. — ci soffermiamo invece, e con piena nostra soddisfazione, a ciò che, in mezzo alla gioia popolare, ha chiamato a sè il maggior concorso di popolo ed ha formato oggetto di superba ammirazione in tutti i visitatori, cioè al viadotto sul Metauro o Petrace, grosso torrente che riunisce sette affluenti ed ha foce presso Gioia Tauro.

***

Le prove di questo grandioso *Viadotto*, costrutto dalla *Società Nazionale delle Officine di Savigliano* per conto dell'Impresa P. Neri e C. di Pisa, costruttrice del tronco Palmi-Gioia Tauro, ebbero luogo il 17, 18 e 19 scorso novembre; e diedero ottimi risultati.

La linea attraversa il fiume Petrace ad una altezza di circa 30 m. sopra il pelo d'acqua, mediante il detto viadotto, a travata rettilinea, della lunghezza totale di 168 metri, divisa in tre campate continue di 52 metri circa le estreme e di 64 la centrale.

Gli appoggi intermedi sono costituiti da due pile in muratura alte 25 metri circa, fondate sino a metri 10 sotto il livello delle basse maree mediante grandi cassoni metallici lunghi m. 22.50 caduno e larghi m. 11.

Il tavolato metallico si trova alla parte superiore delle travi, alte m. 5. La larghezza libera entro i parapetti è di m. 4.50; vi sono, sugli appoggi ed in mezzo a tutte e tre le campate, delle piazzette di rifugio da ambe le parti.

Gli appoggi, sono costituiti da bilancieri in ghisa con perni in acciaio ed ormeggi contro l'azione del vento, in causa della vicinanza del mare.

Il peso totale di questa splendida opera raggiunge i 500,000 chilogrammi.

Il progetto di essa — altro monumento della nostra industria nazionale — è dovuto all'ingegnere Fracasso, Regio Ispettore-Capo delle Strade Ferrate a Reggio di Calabria.

Per l'impresa costruttrice Pietro Neri, vanno tributate lodi agli ingegneri direttori Fantoli e Marcacci; e per la direzione governativa all'ingegnere Rondi.

L'impianto della travata metallica è stato diretto dal signor Pietro Borini, rappresentante la Società Nazionale delle Officine di Savigliano.

E noi — segnalando ai nostri lettori i nomi di questi valenti, ideatori ed artefici, nel campo delle nostre industrie metallurgiche — siamo lieti di registrare questo nuovo trionfo dell'industria italiana; trionfo che ad altri sussegue e di altri è sicura promessa.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Per l'orario invernale sulla Mediterranea.

Col giorno 18 corrente mese viene posto in vigore il nuovo orario invernale che contiene delle importanti modificazioni, specialmente per quanto riguarda il servizio delle linee da Torino a Roma e da Milano a Roma e viceversa.

I treni 9 29 e 10 30 direttissimi, 1-61 e 2-62 diretti subiranno lievi varianti.

La più importante modificazione consiste nell'aver resi indipendenti l'uno dall'altro i treni 4-64 in un senso e 3-63 nell'altro, che prima si fondevano in un unico treno per tutto il percorso da Novi a Roma e viceversa.

Questo provvedimento venne suggerito dall'opportunità di ottenere che i treni stessi divenissero più leggeri e meglio in grado quindi di conservare la regolarità della loro marcia.

L'orario di detti treni sarebbe il seguente:

Treno 3, Torino part. ore 9 pom. — Roma arrivo ore 11 ant.

Treno 4, Roma part. ore 9,50 pom. — Torino arrivo ore 12,30 pom.

Treno 63, Milano part. ore 8,5 pom. — Roma arrivo ore 8,55 ant.

Treno 64, Roma part. ore 9,10 pom. — Milano arrivo ore 9,55 ant.

Con questo nuovo orario sono migliorate notevolmente anche le corrispondenze, specialmente per Ventimiglia e Nizza e pel Gottardo, nonchè quelle per Napoli e per i paesi più a sud, come da questi e da Napoli per Roma e per l'alta Italia.

Oltre questa innovazione, il nuovo orario della Mediterranea ne contiene altre pure importanti ed utili.

Il treno 27 da Torino a Savona, anzichè partire come ora da Torino alle 3,40 pom., partirà alle 8,40 ant. e coinciderà a Savona con un acceleratissimo per Ventimiglia ed oltre.

Verrà pure ristabilita la comunicazione serale da Cuneo a Savona e Genova, via Mondovì-Carrù, coi treni 445 e 43.

I treni diretti della linea Torino-Milano vennero accelerati maggiormente, aumentando la velocità, per cui il tragitto si compie in meno di tre ore.

><

Ferrovia Roma-Civitavecchia.
(*Lavori di raddoppio del binario*).

Ci consta che nei giorni scorsi hanno avuto luogo a Roma conferenze tra i Delegati del Governo e quelli della Società del Mediterraneo per stabilire i provvedimenti che occorrono alla sollecita ultimazione dei lavori in corso per il raddoppio del binario tra le stazioni di Maccarese e di Civitavecchia.

Gli accordi presi permettono di ritenere che i lavori anzidetti saranno ultimati per l'attivazione del venturo orario estivo.

Ne resteranno, così, notevolmente migliorate le comunicazioni fra la Capitale e l'importante stazione ed il porto di Civitavecchia; e si potrà anche migliorare conseguentemente, su quella tratta, la marcia dei treni fra la Capitale e l'alta Italia.

><

Ferrovia Torino-Milano

(*Doppio binario e diramazione linea Chivasso-Casale*).

Oggi ha luogo la visita di ricognizione del tronco Chivasso-Torazza per quanto riflette la costruzione del secondo binario, la di cui apertura avrà luogo il 17 corrente. La linea Chivasso-Casale diramerà dal secondo binario Torino-Milano alla stazione di Castelrosso. L'intera linea Torino-Milano, salvo le due brevi tratte Vercelli-Borgo Vercelli ed il ponte sul Ticino, verrà esercita a doppio binario.

><

Ferrovia Ceva-Ormea.

(*Per le prove statiche e dinamiche sulla tratta Garessio-Trappa*).

Ci informano da Mondovì che quella Direzione tecnica governativa per le ferrovie ha interessato il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate a voler disporre perchè vengano effettuate le prove statiche e dinamiche delle travate in opera su ponti situati lungo la seconda metà del terzo tronco della ferrovia Ceva-Ormea, e cioè fra Garessio e Trappa.

Questo nuovo tratto di linea è compiuto e sarà fra breve aperto al pubblico servizio.

><

Aggiudicazione provvisoria di carrozze e carri dell'Adriatica.

Riferendoci alle « Informazioni » del n. 44, nelle quali abbiamo data la distinta del materiale rotabile posto in gara tra sole Ditte nazionali dalla Società per le Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica, diamo ora il risultato delle preannunciate gare indette per il 1° corrente.

1. Gara per 24 carrozze di 2ª classe, a 5 compartimenti e 2 ritirate: sospesa.

2. Gara per 24 carri speciali per trasporto di rotaie, su due carrelli, della portata di 25 tonnellate ciascuno:

1° lotto: n. 12 carri ai *Fratelli Invitti, di Milano*, per L. 7,000 caduno;

2° lotto: n. 12 carri alla *Società di Savigliano* per L. 7,800 caduno;

3. Gara per 36 bagagliai di cui 24 a due scompartimenti, e 12 bagagliai-Posta:

1° lotto: n. 12 bagagliai semplici a *Miani e Silvestri di Milano*, per L. 7,600 caduno;

2° lotto: n. 12 bagagliai semplici alla *Società di Savigliano*, per L. 7,600 caduno;

3° lotto: n. 12 bagagliai-Posta alla *Società di Savigliano*, per L. 8,500 caduno.

><

Le grandi Società ferroviarie italiane e l'industria nazionale.

Le considerazioni che su questo argomento abbiamo pubblicato nelle « Informazioni » del n. 48, a pag. 765, furono testualmente riprodotte da parecchi giornali d'ogni regione d'Italia; e noi ci facciamo premura di ringraziare, tra essi, quelli che ricordarono la fonte a cui attinsero.

Tra questi, poi, dobbiamo specialmente citare la *Gazzetta del Popolo* di Torino, che nel n. 335 ha avvalorata la riproduzione colle seguenti parole:

« Sin qui l'ottimo nostro confratello, il quale giudica con soverchio ottimismo l'operato delle nostre Società Ferroviarie riguardo all'Industria Nazionale. Pur troppo non è rigorosamente esatto che tutte le nostre Amministrazioni ferroviarie ricorrano *soltanto* a Ditte nazionali per la fornitura del materiale mobile. La Società Adriatica, ad esempio, ed un pochino anche la Società Mediterranea non si sono ancora completamente liberate dal giogo dell'industria straniera.

« Il che è grave assai nell'attuale crisi, che affligge duramente le nostre classi lavoratrici ed è causa di non lieve perturbamento nelle condizioni economiche del paese.

« Dove il *Monitore delle Strade Ferrate* ha ragione, e noi gliela diamo senza riserve, si è quando denunzia quelle Ditte nazionali che, aggiudicatarie di forniture ferroviarie, ricorrono poi all'estero per provvedersi del materiale lavorato.

« In tal modo non solo si elude la volontà del Governo e delle Società ferroviarie, che danno gli appalti, ma si viola la legge sulle convenzioni ferroviarie, inspirata appunto al concetto di proteggere in giusta misura il lavoro nazionale.

« Sarebbe quindi opportuno che, per far cessare un simile abuso, il *Monitore delle Strade Ferrate* facesse un passo in avanti e rendesse pubblici i nomi di quelle Ditte, che commettono una così flagrante violazione della legge.

« In questa onesta crociata il *Monitore* avrà sempre ad alleata la *Gazzetta del Popolo* ».

Ma, prima di accompagnarci coll'egregia nostra consorella nel « passo in avanti » a cui essa ci invita — e nel quale, ne siamo certi, moveremo amendue di pie' pari — vogliamo con uguale cortesia schermirci del « soverchio ottimismo » che la *Gazzetta* ci ha cortesemente attribuito per la nostra asserzione circa la gara delle nostre maggiori Amministrazioni ferroviarie di ricorrere soltanto a Ditte nazionali per la fornitura di materiale rotabile.

Non è punto ottimismo, nonchè soverchio, l'avere annotato, giusta la natura del nostro periodico, per parecchi numeri del *Monitore* di questo secondo semestre, una serie non interrotta di gare, per materiale rotabile, aperte ed aggiudicate tutte per un importo complessivo di circa L. 5,000,000 a sole Ditte nazionali dalle tre maggiori Società ferroviarie italiane. E nessuna gara, aggiungiamo, venne da queste indetta per concorso di Ditte estere.

Non è ottimismo l'avere poi constatata questa serie continuata di atti — sia pur questa una cosa nuova ed, in tal caso, appunto per ciò — e l'avere puramente e semplicemente chiamata su questa serie di atti l'attenzione dei nostri lettori e della stampa.

Nè ottimismo, punto soverchio, ci pare l'aggiungere ora, alla constatazione di tali fatti, la fiducia che essi si rinnoveranno costantemente. Ed in questa fiducia, ne siamo pienamente convinti, ci troveremo d'accordo coll'egregia nostra consorella, la *Gazzetta del Popolo*, tenace ed avveduta propugnatrice dell'industria nazionale in tutte le sue esplicazioni.

E per la stessa ragione — come la *Gazzetta* ha già dichiarato nelle da noi riportate sue osservazioni, e giusta la nostra premessa a queste linee — ci troveremo alleati nell'onesta crociata contro quelle Ditte nazionali che, aggiudicatarie di forniture ferroviarie e di governative, ricorrono poi all'estero per provvedersi del materiale lavorato di cui, altrettanto buono ed a miglior mercato, potrebbero fornirsi nel Paese.

><

Funicolare Como-Brunate.
(*Domanda per l'applicazione del sistema Abt*).

Sappiamo che la Società Ferrario-Mariani, Sala e Comp. che, come abbiam annunziato nel *Monitore* (1) ha chiesto la concessione al Ministero dei Lavori Pubblici, della costruzione e dell'esercizio per una ferrovia funicolare da Como a Brunate, ha dichiarato al Ministero stesso che per la linea della quale trattasi essa intenderebbe adottare il sistema Abt già applicato in parecchie importanti funicolari all'estero ed in Italia.

Le vetture da adottarsi saranno capaci ciascuna di 32 persone, e peseranno a vuoto circa 6 tonnellate. La fune di acciaio avrà il diametro di 30 m|m. e verrà provata ad uno sforzo di rottura otto volte maggiore della massima tensione della fune medesima. La motrice a vapore avrà la forza di 40 cavalli. La pendenza massima risultante dal profilo della linea raggiunge il 67 per cento.

><

Ferrovia Salerno San Severino
(*Stato lavori tronco Salerno-Fratte al 1° novembre 1890*).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco da Salerno a Fratte, della linea Salerno-S. Severino, in appalto all'Impresa Ceci Pietro, riceviamo le seguenti informazioni le quali sono riferite al 1° dello scorso mese di novembre.

Espropriazioni: complete, meno quelle dipendenti da variante al tracciato; *Movimenti di terra*: si lavora in diverse trincee e se ne porta il materiale di scavo in formazione dei rialzi adiacenti; *Case cantoniere*: se ne hanno tre in corso di costruzione; *Opere d'arte*: sono in corso di costruzione: il prolungamento del ponte sull'Irno in stazione di Salerno; il ponte sull'Irno al km. 0.976; il sottopassaggio Gelsi; il cavalcavia al km. 1.777.65; il manufatto al km. 2.214.04; il sottovia al km. 2.435.42; il ponte di m. 11, al km. 2.448.44, ed il tombino al km. 2.648; è pure in costruzione il muro di cinta in stazione di Salerno. *Gallerie*: Galleria di Salerno, lunga m. 691: è in costruzione il tratto di galleria artificiale all'imboco Salerno. Galleria Citro, lunga m. 116.43; è in costruzione la trincea d'approccio all'imbocco Salerno.

><

Ferrovia Varese Porto Ceresio.
(*Dimanda della Nord-Milano per la concessione della costruzione e dell'esercizio*).

Ci s'informa che è in esame presso il Ministero dei Lavori Pubblici un'istanza della Società anonima per le ferrovie Nord-Milano tendente ad ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Varese a Porto Ceresio, la quale avrebbe la lunghezza di circa 14 chilometri ed importerebbe una spesa di L. 1,450,000 circa.

Per richiamo allo stato della lunga questione circa la concessione e gli studi di detta linea rimandiamo i nostri lettori alle « Informazioni » del n. 32 ed alle « Notizie Ferroviarie Italiane » del n. 31.

><

Ferrovia Santhià-Biella.
(*Per il servizio delle merci a piccola velocità accelerata*).

Siamo informati che la Società per le ferrovie del Ticino, in qualità di esercente la ferrovia Santhià-Biella, ha presentato istanza al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate per essere autorizzata ad estendere anche alla ferrovia medesima il servizio merci a piccola velocità accelerata, con applicazione però delle rispettive tariffe sulle percorrenze separate, come si pratica per gli altri servizi a grande ed a piccola velocità ordinaria.

La Società predetta insterebbe perchè la estensione di tariffa della quale trattasi avesse effetto a partire dal 1° gennaio 1891.

><

Speciali biglietti d'andata ritorno festivi da Napoli a Pesto.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, allo scopo di promuovere un più numeroso concorso di visitatori alle antichità di Pesto, tenuto conto che ora i treni n. 79 ed 80 permettono a chi parte da Napoli di effettuare l'andata ed il ritorno in una stessa giornata, offrendo una fermata di quasi tre ore a Pesto, ha divisato di mettere in distribuzione tanto nella stazione di Napoli che in quella Agenzia degli speciali biglietti di andata e ritorno festivi, a prezzi eccezionalmente ridotti, cioè: L. 12 per la 1ª classe; L. 8.50 per la 2ª classe; e L. 6 per la 3ª. I biglietti medesimi saranno valevoli esclusivamente per il viaggio per e da Pesto, epperò senza autorizzazione di fermate nelle stazioni intermedie.

><

Nuove Stazioni dell'Adriatica ammesse al servizio dei biglietti a serie.

Sappiamo che la Direzione Generale della Strade Ferrate Meridionali ha proposto al R. Ispettorato Generale delle ferrovie che in aggiunta alle stazioni finora ammesse al servizio dei biglietti a serie, vengano aggiunte quelle seguenti: *Bergamo Lecco, Brescia-Desenzano, Verona-Peschiera, Padova-Battaglia, Cesena-Rimini, Forlì-Rimini, Chieti-Pescara, Macerata-Portocivitanova, Ascoli Piceno-S Benedetto del Tronto, Teramo Giulianova, Jesi Falconara, Jesi-Ancona, Larino-Termoli, Venezia-Feltre, Padova-Vicenza, Padova-Rovigo, Padova-Monselice, Murano-Venezia, Desenzano-Verona Porta Nuova, Terni-Roma, Terni-Foligno, Terni-Perugia, Terni-Rieti, Spoleto-Roma, Spoleto-Foligno, Perugia-Roma, Castelleone-Milano.*

><

Per l'applicazione sulla Rete Sicula dell'apparecchio Siccardi sussidiario dell'attacco dei veicoli ferroviari.

Abbiamo da Roma che con recente contratto, da esso stipulato colla Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, il conte Emilio Siccardi, noto inventore di un apparecchio sussidiario di attacco dei veicoli ferroviari, si è obbligato di fornire alla Società delle ferrovie predette quel numero di tale apparecchio che potrà occorrere pel nuovo materiale da acquistarsi dalla Società stessa nel periodo di un decennio, a partire dalla data di approvazione da parte del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate del contratto del quale trattasi.

Ci consta poi che la Società delle Ferrovie Sicule si è riservato il diritto di richiedere la fornitura e l'applicazione dell'anzidetto apparecchio a tutto il materiale che trovasi attualmente in servizio, o ad una parte soltanto di esso, alle stesse condizioni stipulate nel suindicato contratto.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica

(1) Per richiamo a precedenti informazioni e notizie vedi « Notizie ferroviarie italiane » nel n. 39 a pag. 623.

utilità possa approvarsi il progetto compilato dalla Società esercente la Rete Adriatica per i lavori di sistemazione del torrente Rabbiano, al km. 135.718 della linea *Orte-Falconara.*

><

Tariffe.

La Direzione Generale delle *Strade Ferrate del Mediterraneo* ha sottoposto all'approvazione governativa un'appendice al *prontuario-tariffa del servizio cumulativo ferroviario marittimo* (febbraio 1885) ed al fascicolo delle modificazioni provvisorie (1° dicembre 1889).

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, si è pronunciato favorevolmente intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di alzamento di livelletta e ricostruzione dei ponti Parce e Gragnano lungo la ferrovia Empoli-Chiusi;
2. Progetto per rettificare il canale del molino Cicchetti posto al chilom. 27.82 della ferrovia Teramo-Giulianova;
3. Progetto d'ampliamento del servizio merci nella stazione di Lucera;
4. Progetto definitivo del tratto fra i chilom. 0.539.80 e 14.70 del tronco urbano della ferrovia Napoli-Ottaiano;
5. Convenzione stipulata col signor Marucco per licenza di costruire a distanza ridotta dalla ferrovia Bra-Carmagnola, presso Sommariva-Bosco;
6. Domanda del signor Pugliatti per licenza di costruire un fabbricato a distanza ridotta dalla ferrovia Messina-Catania presso la stazione di Santa Teresa.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 28 novembre 1890 (N. 280). — **Regio Decreto 25 ottobre 1890**, numero **MMMDCCCCLXXXIV** (Serie 3ª, parte supplementare), col quale è approvato il piano regolatore edilizio e di ampliamento della città di Carrara (Massa-Carrara) portante la data 19 settembre 1887 e 25 dicembre 1888, compilato dall'ingegnere capo comunale Caselli, e visto dal Ministro dei Lavori Pubblici. — Per l'attuazione del piano è assegnato il termine di 25 anni a decorrere dalla data del R. Decreto.

— **Regio Decreto 26 ottobre 1890**, numero **MMMDCCCCLXXXV** (Serie 3ª, parte supplementare), con cui è dichiarata opera di pubblica utilità la costruzione di un edificio scolastico nell'abitato di Piacenza, occupando l'area di proprietà della contessa Mancassola-Pusterla, giusta il piano 22 aprile 1890, firmato dall'ingegnere comunale Negrotti, e visto dal Ministro dei Lavori Pubblici. — Le espropriazioni e i lavori dovranno essere compiuti nel termine di anni cinque a decorrere dalla data del R. Decreto.

— **Regio Decreto 26 ottobre 1890**, numero **MMMDCCCCLXXXVI** (Serie 3ª, parte supplementare), con cui è approvato il piano regolatore edilizio dell'abitato di Serrara-Fontana (Napoli), compilato dall'ingegnere Giovanni Pansini il 5 febbraio 1889, visto dal Ministro dei Lavori Pubblici. — È assegnato il termine di 6 anni, a decorrere dalla data del R. Decreto, per l'attuazione dell'approvato piano.

— **Regio Decreto 26 ottobre 1890**, numero **MMMDCCCCLXXXVII** (Serie 3ª, parte supplementare), con cui è dichiarata opera di pubblica utilità l'allargamento della via Palombi nel comune di Giuliano in Campania in provincia di Napoli, giusta la planimetria 21 aprile 1890, a firma dell'ingegnere Micillo Antonino, vista dal Ministro dei Lavori Pubblici. — Le espropriazioni e lavori occorrenti dovranno essere compiuti nel termine di due anni a decorrere dalla data del R. Decreto.

— **Regio Decreto 23 ottobre 1890**, num. **MMMDCCCCLXXXVIII** (Serie 3ª, parte supplementare), con cui è dichiarata opera di pubblica utilità l'apertura di una nuova strada tra le vie Campomartino e S. Anna nell'abitato di S. Antimo (Napoli), giusta il piano 16 settembre 1889 degli ingegneri Angelo Mollo e Luigi Pietroluongo, visto dal Ministro dei Lavori Pubblici. — Le espropriazioni e i lavori occorrenti dovranno essere compiuti nel termine di un anno a datare dalla data del R. Decreto.

— **Regio Decreto 26 ottobre 1890**, numero **MMMDCCCCXC** (Serie 3ª, parte supplementare), con cui è approvata, per causa di pubblica utilità, la variante al piano regolatore per la regione San Salvario in Torino, approvato col Regio Decreto 24 agosto 1877, consistente nella soppressione di un tratto della via Marocchetti e nel parziale ampliamento del Corso Massimo d'Azeglio, giusta il piano 23 marzo 1890, firmato dall'ingegnere comunale Velasco e visto dal Ministro dei Lavori Pubblici. — Per l'attuazione di tale variante resta fermo il termine assegnato col citato decreto 24 agosto 1877.

Gazzetta Ufficiale del 29 novembre 1890 (N. 281). — **Regio Decreto 10 novembre 1890**, numero **7262** (Serie 3ª), con cui dal fondo di riserva per le *spese impreviste*, inscritto al capitolo n. 102 dello stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro per l'esercizio finanziario 1890-91, è autorizzata una ottava prelevazione nella somma di L. 20,000 da portarsi in aumento ai seguenti capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1890-91, così ripartite: Capitolo n. 26, « Sussidi ai Comuni e Consorzi per opere pubbliche, ai termini dell'art. 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F* », L. 10,000. Capitolo n. 36, « Sussidi ai Comuni per opera di difesa (4ª categoria) degli abitati di città, villaggi e borgate ed altri Corpi morali per opere poste a loro carico, giusta l'art. 99 della legge predetta, e seconda quota di contributo al comune di Verona per i lavori d'Adige secondo le disposizioni della legge 24 luglio 1887, n. 4805 (art. 4) », L. 10,000. — Questo Decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge. — Al R. Decreto segue una breve Relazione del Ministro del Tesoro.

Gazzetta Ufficiale del 1ª dicembre 1890 (N. 283). — **Circolare Ministeriale** (Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio), in data **26 novembre 1890**, ai Prefetti e Sotto-Prefetti sul Regolamento sulle caldaie a vapore e sull'applicazione delle tasse di bollo (Vedi « Notizie diverse » di questo numero del *Monitore*, a pag. 783).

Gazzetta Ufficiale del 3 dicembre 1890 (N. 285). — **Regio Decreto 13 novembre 1890**, numero **7272** (Serie 3ª), col quale il tratto di strada dalla provinciale Lughese presso Mordano al Santerno, confine della provincia di Ravenna, è inscritto nell'elenco delle strade provinciali di Bologna.

Gazzetta Ufficiale del 4 dicembre 1890 (N. 286). — **Regio Decreto 16 novembre 1890**, numero **7273** (Serie 3ª), col quale è approvata la classificazione fra le provinciali della provincia di Napoli del tratto di strada, lungo metri 386, scorrente nell'abitato del comune di S. Arpino, in continuazione della strada provinciale S. Antimo-S. Arpino.

Decreto Ministeriale (Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio), in data **20 novembre 1890**, che approva l'annessa tabella generale degli uffici, delle industrie, professioni ed arti e mestieri soggetti alla verificazione periodica biennale dei pesi e delle misure.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Napoli-Ottaiano. — *Per l'apertura all'esercizio del tratto dalla cinta daziaria di Napoli ad Ottaiano.* — La costruzione di questa linea, della quale abbiamo a suo tempo pubblicata la convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio ed il relativo capitolato (1) è

(1) Vedi per richiamo nelle « Informazioni » del n. 19 a pag. 297.

compiuta nel tratto fra la cinta daziaria di Napoli e l'estremo punto d'Ottaiano; non rimanendo altro che i lavori nel tratto urbano di Napoli.

L'Amministrazione provinciale di Napoli, perciò, d'accordo colla Società sub-concessionaria, ha fatto istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per la visita di ricognizione della parte compiuta della linea onde questa possa essere aperta al pubblico esercizio.

Presso la cinta daziaria sarebbe costrutta una stazione provvisoria.

Ferrovia di allacciamento delle stazioni di Montesanto e Centrale di Napoli. — *Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Nelle « Informazioni » del n. 9, a pag. 133, abbiamo annunciato che il signor Manfredi Lanza, marchese di Misuraca, aveva presentato una istanza al Ministro dei Lavori Pubblici per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio, per la durata di 90 anni, di un tronco di ferrovia d'allacciamento della linea Napoli-Pozzuoli-Cuma, colla stazione Centrale di Napoli, e precisamente fra Montesanto e la stazione Centrale ora detta, in guisa da costituire una ferrovia di circonvallazione attorno alla città di Napoli, giusta il progetto studiato dagli ingegneri Antonio Liotta e Alessandro Galasso. Il prefato signor marchese domandava la sovvenzione annua di L. 3000 al chilometro per la durata di 70 anni a cominciare dalla data di apertura all'esercizio della linea.

Aggiungiamo ora che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, preso in esame il precitato progetto, diede parere sfavorevole giacchè la progettata ferrovia non riveste i caratteri della pubblica utilità richiesti per ammettere la concessione col sussidio governativo e il prodotto del suo esercizio non avrebbe a compensare la fortissima spesa occorrente per la sua costruzione.

Tramvia a vapore Tauro Gioia-Cittanova. — *Circa l'approvazione governativa.* — Annunciasi da Gioia Tauro come credasi che prossimamente il Ministero dei Lavori Pubblici darà l'approvazione al progetto di tramvia a vapore da quella marina per Cannava, Jatrinoli e Radicena a Cittanova; opera questa, che si spera aver compiuta nell'estate futura.

Tramvie di Napoli. — *Per l'esercizio a vapore di un tratto in prolungamento della linea di Poggioreale.* — Essendo stata presentata dalla Società dei Tramways Napoletani al Ministero dei Lavori Pubblici dimanda di autorizzazione ad esercitare, con trazione a vapore, il tratto di tramvia in prolungamento della linea di Poggioreale, la quale dalla barriera daziaria fa capo alla chiesa del Purgatorio, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere che, sotto l'osservanza di speciali condizioni, possa accordarsi la chiesta autorizzazione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — *Acquisto della linea Pont-Vallorbes.* — Gli azionisti della Compagnia Giura-Sempione, riuniti sabato, 29 scorso novembre, in Assemblea Generale a Berna, hanno deciso la compera della linea Pont-Vallorbes, per il prezzo di 1,120,000 franchi. Il capitale della Compagnia Giura-Sempione sarà aumentato di simile somma coll'emissione di 3600 azioni ordinarie da fr. 200, con godimento dal 1° gennaio 1891.

Ferrovie Francesi. — *Per la seconda linea da Lione a Saint-Etienne.* — Di questo progetto per una nuova linea ferroviaria da Lione a Saint-Etienne, abbiamo già date notizie e specialmente nei numeri 37 e 34.

Di esso si è ultimamente occupato il Consiglio Generale del Rodano, che nella seduta del 25 u. s. novembre, ha discusso di tale linea dalla Croix-Rousse a Saint-Etienne con un ponte monumentale che colleghi la collina di Fourvières a quelle della Croix-Rousse, sorpassando la valle della Saona, e raccordi le linee dell'Ain e della Svizzera con quelle della Loira.

Nel progetto presentato dalle Compagnie dell' « Ouest-Lyonnais » e di « Fives-Lille » prevedesi una spesa di 30,000,000 di franchi. Il dipartimento del Rodano e la città di Lione consentono, in parti eguali, una garanzia di interessi di fr. 700,000.

I progetti e preventivi delle due Compagnie che dimandano la concessione saranno sottoposti all'approvazione dipartimentale. Sulle spese reali fattesi sarà attribuito il 17 1\|2 per cento come spese d'amministrazione, di costituzione della Società, d'interessi intercalari ecc.; ed è stabilito che questa aliquota del 17 1\|2 p. 0\|0 delle spese reali di costruzione non potrà essere inferiore al valore di 4,000,000 di franchi.

Se poi le spese così computate restano inferiori al *forfait* di 30,000,000 di fr., la differenza sarà depositata presso una cassa da stabilirsi per essere in seguito adoperata in aumento alla dotazione di installazioni e di materiale rotabile della linea; ma gli interessi della somma depositata, sino all'epoca dell'impiego di essa, sarà conteggiata in deduzione della garanzia accordata dal dipartimento del Rodano e dalla città di Lione.

Le spese di esercizio sono fissate a *forfait*, al 55 per cento dei prodotti brutti.

Queste condizioni di concessione furono accettate a maggioranza dal Consiglio Generale del Rodano nella preannunciata adunanza del 25 scorso novembre.

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia aerea da Berna al Schaenzli.* — L'ingegnere spagnolo Torres, lo stesso che ha fatto il progetto di una *ferrovia aerea dal Pilato al Klimsenhorn*, ha ora presentato al Governo cantonale di Berna la dimanda di concessione di altra *linea aerea dalla regione nord di Berna al Schaenzli.*

Ferrovie Russo-Asiatiche. — *La costruzione della Transiberiana.* — Facendo seguito alla prima notizia data nel n. 42, a pag. 672, circa la deliberazione del Governo Russo per la costruzione della lungamente progettata e discussa ferrovia Transiberiana, ed a complemento dei pochi dati statistici circa il progetto adottato, da noi pubblicato nel n. 20 a pag. 317, annunciamo anzitutto che la costruzione della Transiberiana è definitivamente decisa.

Il progetto — adottato in massima sin dal 1887 — è stato approvato dal Consiglio dei Ministri, al quale fu presentato dal Ministro delle Vie e Comunicazioni.

Questo progetto è basato sul concetto che è indispensabile il collegare con non interrotta ferrovia tutti i possessi asiatici dell'Impero Russo. Siccome però, per ragioni finanziarie, esso non può per ora attuarsi completamente, così per ora, si formerà una rete di comunicazioni mista di ferrovie e di canali e fiumi atti alla navigazione.

Si avranno per tal modo:

1. Una linea ferroviaria della *Siberia Centrale*, lunga 1567 verste pari a chilometri 1671.989, da Tomsk ad Irkutsk per Mariinsk, Atchinsk, Kusk e Nijne-Odinsk;

2. Una linea ferroviaria del *Transbaikal* lunga 1000 verste pari a 1067 chilometri, da Porto Myasoffski, sulla sponda orientale del lago di Baikal, alla città di Stretensk, sul fiume Chilka; questa linea costeggierà i fiumi Selenga, Uda e Chilka e attraverserà presso Tchita la catena dei monti Jablonoi;

3. La ferrovia dell'*Ossori*, lunga 383 verste, pari a chilometri 408.661, che collegherà il porto di Graffski, sopra l'Ozzori, a Vladivostock.

Aggiungendo infine 31 verste, ossia chilometri 33.077, di tronchi di raccordamento, si ha per la ferrovia *Transiberiana* la lunghezza complessiva di 2981 verste pari a chilometri 3180.727.

Le spese sono preventivate in 122,000,000 di rubli, ossia circa 488,000,000 franchi. Questa spesa così dividesi: 59 milioni di rubli per la *Linea Centrale Siberiana;* 40 milioni di rubli per la *Linea Transbaikaliana*; 23 milioni di rubli per la *Linea dell'Ossori.*

I tre punti di attacco ai grandiosi lavori sarebbero Tomsk, Stretensk e Vladivostock.

Ferrovie Serbe. — *Per l'acquisto di materiale ferroviario in Italia.* — Riportiamo dalla *Riforma:* « Accompagnati dal signor Silini, il quale, come abbiamo a suo tempo annunziato, ha aperto a Belgrado un'agenzia commerciale italiana, sono giunti ad Udine dalla Serbia due ingegneri mandati da quel Governo per ordinare in Italia del materiale ferroviario ».

E lo stesso giornale, nel numero successivo, annuncia: « Il Ministro del Commercio ha telegrafato alla Camera di Milano, raccomandandole di agevolare, per quanto è in essa, la visita al materiale ferroviario, dei due ingegneri serbi, venuti, come abbiamo annunciato, in Italia, per dare commissioni, e di adoperarsi in loro favore.

Circa l'*Agenzia commerciale italiana a Belgrado,* vedasi « Notizie diverse » nei numeri 47 e 42; e per precedenti notizie circa una fornitura di materiale rotabile italiano per le ferrovie Serbe, vedansi « Notizie ferroviarie estere » del n. 40 e « Industrie estrattive » del n. 41, a pag. 658.

— *Fornitura di 100 carri chiusi.* — Vedasi l'avviso nel « Memorandum » I. 3.

Ferrovie del Canadà. — *Tra la Georgian Bay e il Lago Ontario per il trasporto delle navi.* — Del progetto di ferrovia per navi nello stesso Canadà, tra il Golfo di San Lorenzo e la Baia di Fundy, abbiamo dato ampie notizie nel n. 47; ad altro progetto di ferrovia per navi in Inghilterra, da Bridgewater a Seaton, abbiamo accennato nel n. 48.

Ve ne ha altre parecchie, e fra queste leggemmo nei giornali americani che si sta ventilando un progetto per la costruzione di una ferrovia per il trasporto delle navi tra la Georgian Bay e il Lago Ontario.

Gli studi sono già in corso; e la ferrovia, una volta costruita, farebbe risparmiare 400 miglia nel viaggio da Liverpool a Chicago. Il costo dei lavori è stimato a 12 milioni di dollari. Una metà della somma sarà cercata per azioni agli Stati-Uniti, un quarto a Londra, 1,500,000 dollari nel Canadà e il resto sarebbe fornito dal Governo canadese stesso.

Il progetto sarebbe appoggiato dal segretario di Stato, Blaine, degli Stati Uniti del Nord, e dal signor Mac Donald, primo ministro del Canadà.

Ferrovie nel Nord Africano. — *Nell'istmo di Suez.* — Secondo i giornali egiziani la Compagnia internazionale del Canale di Suez ha progettata la costruzione d'una ferrovia a scartamento ridotto lungo il canale, tra Ismailia e Porto Said.

Ai lavori si darebbe principio appena Governo e Compagnia siansi posto d'accordo circa i terreni che attraverserà la ferrovia.

Ferrovie nell'Est Africano. — *Progetto di ferrovia da Massaua a Keren nella Colonia Eritrea.* — È allo studio la costruzione di una ferrovia che, per la conca di Maldi, unisca Keren a Massaua. Sarà di grande utilità, perchè ora le derrate vengono portate per la strada del Lebca a dorso di cammelli, impiegando 10 giorni.

Intanto il Genio sta costruendo la strada colla quale si verrà in tre giorni, percorrendo circa 150 chilometri. Oltre la strada lunga, ora lamentasi il costo gravissimo dei trasporti.

Circa il progetto di una *tramvia a cavalli a Massaua,* da ras Mudur sino in fondo al Taulud, vedasi il n. 37, a pag. 593.

Ferrovie nell'Ovest Africano. — *Prodotti della ferrovia transafricana nella Colonia portoghese d'Angola.* — Il rapporto del Consiglio d'Amministrazione della strada ferrata transafricana annuncia che i tre primi tronchi, lunghi complessivamente 140 chilometri, da Loanda a Cazzoneca sono in esercizio; l'ultimo fu aperto il 28 scorso settembre.

La velocità media dei treni è di 10 chilometri all'ora; l'esercizio è fatto regolarmente.

I prodotti del primo tronco, lungo 60 chilometri, ammontarono nel primo semestre del 1889 a 7,580 milreis, pari a 42,000 fr.; nel primo semestre del 1890 i prodotti del primo e secondo tronco (60 chilometri in gennaio e 100 chilometri da febbraio a giugno) ammontarono a 9,873 milreis, pari a 54,000 fr. Per il primo tronco i prodotti crebbero, da un semestre all'altro, del 46 0|0.

Per questo periodo dal 1° luglio 1889 al 30 giugno 1890 lo Stato dovrà, per fatto della concessa garanzia, pagare 166,541 milreis.

Circa precedenti notizie su questa ferrovia vedasi nel n. 3 a pag. 42.

Notizie Diverse

Sul Regolamento per le caldaie a vapore e sull'applicazione delle tasse di bollo. — *Circolare del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ai Prefetti e Sotto Prefetti.* — L'abbiamo accennata negli « Atti Ufficiali », qui ne riportiamo il testo:

« Diverse Prefetture e Sotto-Prefetture del Regno hanno sottoposto a questo Ministero il quesito, se ed in quale misura i certificati e documenti rilasciati per gli effetti delle disposizioni vigenti sulle caldaie a vapore, debbano essere sottoposti a tassa di bollo.

« Avendo interpellato in proposito il Ministro delle finanze, mi pregio portare a conoscenza dei Prefetti e Sotto-Prefetti quanto segue:

« Riguardo ai libretti matricolari ed ai verbali di visite (articolo 25 del regolamento 3 aprile 1890, n. 6793) il Ministero delle finanze, udito il parere della R. Avvocatura generale erariale, è d'avviso che essi debbano andare esenti da bollo, poichè trattasi di materie essenzialmente d'ordine e d'interesse pubblico, cui è applicabile il disposto dell'articolo 21, n. 2, della legge 13 settembre 1874, n. 2077 (serie 2ª), sulle tasse di bollo.

« Quanto poi ai certificati di capacità alla condotta di caldaie a vapore rilasciati dall'autorità competente, a sensi dell'articolo 39 del regolamento e della circolare esplicativa 25 aprile ultimo, n. 8258, il Ministero suddetto, fondandosi sull'articolo 19, n. 5, della legge citata, ha dichiarato che debbano ritenersi soggetti a tassa di bollo da centesimi cinquanta ».

Statistica postale italiana. — *Prospetto delle rendite postali del 1° trimestre dell'esercizio 1890-91 confrontate con quelle del 1° trimestre dell'esercizio 1889-90.* — Dal prospetto pubblicato dal Servizio delle Poste, del Ministero delle Poste e dei Telegrafi, riassumiamo le seguenti cifre:

Distinzione delle rendite		Esercizio 1889-90	Esercizio 1890-91
a) Francobolli per le corrispondenze . . .	L.	7,601,115.45	7,769,112.85
b) Biglietti postali . .	»	133,787.60	27,250.55
c) Cartoline per la corrispondenza . . .	»	1,343,451.50	1,390,366.90
d) Francobolli per i pacchi	»	9,257.—	7,247.55
e) Cartoline per i pacchi	»	758,191.80	660,475.40
f) Segnatasse	»	890,415.66	947,404.08
g) Tasse franc. giornali	»	271,980.56	244,960.21
h) Rimborsi dovuti dalle Amministraz. estere	»	210,484.38	233,917.02
i) Proventi diversi . .	»	53,182.52	26,190.25
Somma	L.	11,271,866.47	11,306,924.81

Differenza nell'esercizio 1890-91 . . . . . L. + 35,058.34

La Galleria Vittorio Emanuele II a Milano e Umberto I a Napoli. — *Parallelo delle loro dimensioni.* — Riportiamo dalla *Perseveranza:*

« Un egregio ingegnere, amico nostro, ci comunica il seguente parallelo fra le dimensioni della Galleria Vittorio Emanuele di Milano e quelle della Galleria Umberto I di

Napoli, giusta le misure esposte per quest'ultima nel foglio straordinario 9 novembre 1890 della *Cronaca Partenopea.*

Dimensioni	Gall. Vitt. Em. II metri l.	Gall. Umb. I metri l.
Lunghezza dell'asse maggiore . . .	195.—	146.80
Idem dell'asse minore	105.10	121.63
Somma delle due lunghezze	300.10	268.43
Larghezza dei bracci	14.50	15.—
Diametro dell'ottagono	36.21	36.21
	metri q.	metri q.
Superficie dei bracci maggiori . . .	2302.45	1658.85
Id. id. minori. . . .	998.90	1281.30
Somma della superficie delle braccia	3301.35	2940.15
Superficie dell'ottagono identica per tutte e due le Gallerie	1086.—	1086.—
Superficie complessiva della Galleria Vittorio Emanuele II	4387.35	
Superficie complessiva della Galleria Umberto I	4026.15	4026.15
Differenza in più della Galleria Vittorio Emanuele	361.20	
Corrispondente per quest'ultima a più che 5 campate di botteghe per lato.		
	metri l.	metri l.
Altezza interna dei fabbricati . . .	26.50	25.72
Idem della tettoia ai bracci	35.50	34.30
Idem del colmo della cupola . . .	50. —	56.70

« L'altezza della cupola adottata per la Galleria Vittorio Emanuele, a centro molto ribassato (a livello cioè del centro degli archivolti delle tettoie dei bracci) è dipesa dall'intento di avere le lastre di vetro, per la loro stabilità, il più inclinate possibile alla verticale. Le lastre estreme, cioè alla circonferenza, sono a 29 gradi, mentre nella Galleria Umberto I, per la cupola molto più imponente, avendosi la imposta a tutto centro superiore agli archivolti dei bracci, le lastre di vetro estreme sono pressochè verticali ».

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 72,000 per esecuzione nella stazione di Lucca dei lavori necessari per potervi innestare la linea di Viareggio;

L. 13,600 per difendere dagli allagamenti la trincea di Serravalle sulla linea Pistoia-Pisa;

L. 1,160 per l'impianto di una fermata alla casa cantoniera n. 8, al chilom. 7.553, della linea Parma-Spezia, presso Lemignano.

Rete Mediterranea. — L. 40,000, oltre L. 14,088.83, rappresentanti il valore del materiale metallico di armamento, per l'impianto di una nuova stazione a Rocchetta Tanaro lungo la ferrovia da Alessandria a Torino;

L. 7,950 per i lavori di ripristinamento del magazzino combustibili presso il deposito locomotive a Genova P. P., in seguito ai guasti causati dall'incendio dell'8 u. s. aprile;

L. 2,700, oltre L. 7,315.63, per provvista di materiale metallico d'armamento, per il rifacimento di m. 346.22 di binario in ferro con guide d'acciaio di m. 12 nella stazione di Finalmarina;

L. 1,700 per la costruzione di un muro di chiusura lungo una tratta della linea Ivrea-Aosta all'uscita della stazione d'Ivrea.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per restauro della Rimessa locomotive in stazione di Volterra. Importo L. 8100. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 9 dicembre 1890, ore 10 ant.;

Per fornitura legname per riparare due ponti in legno presso Casale Monferrato. Importo L. 1900. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 13 dicembre 1890, ore 10 ant.

Serbia. — *Direzione delle ferrovie dello Stato, a Belgrado* (10|22 dicembre). — Fornitura di 100 carri chiusi per merci, di cui: 25 adatti anche al trasporto di feriti; 30 con freno e 45 senza freno.

— Per acquisto di materiale ferroviario in Italia, vedi « Notizie ferroviarie estere » di questo numero, a pag. 783.

Rumenia. — *Direzione generale delle ferrovie rumene a Bucarest* (17|29 gennaio 1891). — Lavori di terra e sistemazione sede stradale lungo la linea Fetesti-Cernavoda, tra la stazione di Fetesti ed il Danubio, in tre lotti: fr. 566,511.20 e 1,816,789.30. Cauzioni: franchi 20,000; fr. 40,000 e fr. 50,000.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato del 5 corrente). — Pyman, Watson e C., di Cardiff, per fornitura di tonnellate 55,000 di carbone minuto inglese mezzo grasso, e tonn. 30,000 di carbone grosso inglese mezzo grasso, doppio crivellato;

Miani, Silvestri e C., di Milano, per fornitura di N. 13 carrozze miste di prima e seconda classe a corridoio laterale coperto e terrazzini di estremità;

Fratelli Invitti, di Milano, per fornitura di N. 10 carrozze miste di prima e seconda classe a 2 assi, 4 compartimenti e 2 ritirate;

Felice Grondona e C., di Milano, per fornitura di N. 15 carrozze di prima classe a 2 assi, 3 compartimenti per viaggiatori e 2 ritirate; di cui N. 8 anche col sistema di riscaldamento a vapore;

Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per fornitura di 20 carrozze di prima classe a 2 assi, 3 compartimenti e 2 ritirate; di cui 10 munite anche di freno moderato Henry e di sistema di riscaldamento a vapore;

Magnani Natale, di Nuceto, per appalto lavori di difesa sulla spalla sinistra del ponte sul torrente Macra;

Servettaz Giovanni, di Savona, per fornitura di 110 segnali semaforici con un'ala del peso totale di chilogr. 121,000;

Larini Nathan, di Milano, per fornitura in opera di meccanismi per estrazione delle acque al pozzo N. 2 della Galleria del Cremolino.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Roma (10 dicembre, ore 10 ant., unico e def.). — Appalto dei lavori di costruzione di un tratto di banchina in muratura, in prosecuzione di quella esistente lungo la sponda destra del porto-canale di Fiumicino. Importo L. 19,200. Cauzione provvisoria L. 1200. Cauz. def. il decimo.

Municipio di Valenza (10 dicembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato scolastico in Monte, borgata di Valenza. Importo ridotto L. 34,146.09.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ravenna (13 dicembre, ore 1 pom.). — Appalto, a licitazione privata, dei lavori di rialzo a rinfranco delle arginature del Santerno dal ponte della Pianta al suo sbocco in Reno (a destra metri 2,456.50, a sinistra m. 2,349.20). Importo L. 87,246. Lavori compiuti in 100 giorni.

R. Economato Generale dei Benefizi vacanti di Torino (13 dicembre, 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per l'impianto di un fontanile a sistema Calandra, nella regione detta del Catalano, in territorio di Savigliano. Importo lire 11,984.32.

Municipio di Monterotondo (15 dicembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori per l'esecuzione delle opere di prima categoria del Piano di risanamento della città. Importo ridotto L. 20.571.30 (V. n. 46).

Città di Pinerolo (15 dicembre, ore 11 ant., fatali). — Appalto delle opere per la sistemazione della strada comunale obbligatoria, che da Pinerolo tende a S. Pietro Val Lemina nel tratto intermedio tra l'abitato di questa città e la sua necropoli. Importo ridotto L. 8,861.60 (V. n. 44).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (18 dicembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti

alla costruzione del primo tronco della diramazione Guardalfiera-Casacalenda e Colletorto della strada provinciale n. 73, compreso fra Guardalfiera e Casacalenda, diviso in due tratte, di cui la prima, da Guardalfiera al Ponte Gravellina, di m. 3,917.44, e la seconda, da Gravellina a Casacalenda, di m. 13,273.65. Importo L. 655,000. Cauz. provv. L. 32.000. Cauz. def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Amministrazione Consorziale per la costruzione della strada obbligatoria Gerace-Antonimina — Reggio di Calabria — (20 dicembre, ore 10 ant., fatali). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione dei due tratti della strada obbligatoria Gerace-Antonimina. Importo ridotto L. 69,600.17 (V. n. 47).

Comune di Cortiglione — Acqui — (21 dicembre, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto per la costruzione di un edificio ad uso delle scuole comunali. Importo L. 30,822.56. Cauzione L. 1,541.15. Fatali 5 gennaio 1891, ore 2 pom.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ravenna. — Gl' appalti del n. 47, indetti pel 27 dicembre, vennnero fissati pel 12i

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione dei Telegrafi — Torino — (10 dicembre, ore 2 pom., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Fornitura di m. l. 10,000 di tavolato di **legno** larice bianco formato a cassetta. Importo L. 11,000. Consegna in tre mesi a Bardonecchia. Cauzione L. 200. Fatali 18 dicembre, ore 2 pom.

Municipio di Roma. (15 dicembre). — Fornitura di 15,000 decalitri di **carbonella** da forno a L. 0.27 il dl.

R. Fabbrica d'Armi — Brescia — (16 dicembre, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di Tonn. 250 di **litantrace** magro a L. 43 la Tonn. Cauzione L. 1080. Consegna a giorni 60 in 2 rate.

R. Fabbrica d'Armi — Brescia — (22 dicembre, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di Tonn. 50 di **carbone coke** a L. 50. Consegna a giorni 60 in due rate. Cauz. L. 250.

Direzione Territoriale d'Artiglieria — Roma — (23 dicembre, ore 12 merid., unica e def.). — Fornitura di Kg. 1500 di **rame** in pane. Importo L. 3150. Cauzione il decimo. Consegna a giorni 25.

SPAGNA. — *Giunta dei lavori del porto di Santander* (30 dicembre, ore 4 pom.). — Costruzione di un **vapore** per il trasporto dei prodotti di scavo nel golfo di Santander. Cauzione provvisoria 1,000 *pesetas* (L. 1,000).

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Pietro Lodate, Eboli, legno quercia, L. 89,108.66;

Fratelli Migliardi ed Olinto Venè, Savona, gravitelli di ferro omogeneo, L. 2754;

Enrico Giovanni, Torino, macchina a vapore di 70 cavalli, lire 43,200;

Vanzetti Sagramoso e C., Milano, bracci di sostegno per assi di elica, L. 1575;

Tardy e Benech, Savona, ferro fino in verghe tonde, L. 6698.43;

F. Lamoigne e C., Milano, ritagli di sughero, L. 6900;

G. Raggio e C., Firenze, trasformazione di polverino di carbon fossile in mattonelle, L. 20,100.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. **F.** di Kossuth ha assunto la costruzione di un ponte in acciaio sul *Calore* nella R. Tenuta di Persano, per conto del Genio Militare di Napoli (Ministero della Guerra).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

23 dicembre. — **Società An. delle Ferrovie Secondarie Romane.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 10 1|2 ant., presso la Banca Generale in Roma.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

22 dicembre. — **Società in accomandita per la coltivazione delle miniere di Montevecchio.** — Assemblea ordinaria per le ore 2 pom., nella Sede Sociale in Roma.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Prestito Anglo-Sardo. — La *Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia* del 30 novembre 1890, n. 282, pubblica la distinta delle 752 Obbligazioni estratte, che sono rimborsabili dal 1° dicembre corr. presso le solite Case Bancarie ed Istituti.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 31 dicembre corr., saranno rimborsate le obbligazioni R. Rubattino e C., della serie **N** state estratte.

Lavori di sistemazione del Tevere. — La *Gazzetta Ufficiale* del 28 novembre, n. 280, pubblica l'elenco delle obbligazioni estratte di 1ª, 2ª e 3ª creazione per le diverse emissioni e sorteggiate nelle estrazioni annuali eseguite in Roma il 15 novembre 1890.

EMISSIONI.

Ferrovie del Mediterraneo. — I possessori di Buoni provvisori delle obbligazioni 4 0|0 Ferrovie del Mediterraneo sono avvertiti che il cambio dei detti Buoni in Titoli definitivi, ha avuto principio il giorno 5 corrente, presso gli Stabilimenti e Ditte che ricevettero la sottoscrizione.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			9mbre 29	Dicembre 6
Azioni Ferrovie		Meridionali	L. 692	703.50
»	»	Mediterranee	» 560	566.50
»	»	Sicule	» 595	595
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	285
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 360	360
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie		Meridionali	» 539	539
Obbligazioni Ferrovie		Sassuolo-Modena	» 297	297
»	»	Novara-Seregno	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 310.50	310.50
»	»	» 2ª emiss.	» 308.50	308.50
»	»	Centrale Toscana	» 510	510
»	»	Meridionali	» 307.25	307
»	»	Sarde, serie *A.*	» 305	305
»	»	» serie *B.*	» 308	308
»	»	» 1879	» 298.25	298.50
»	»	Pontebba	» 461	461
»	»	Nord-Milano	» 268.50	268.50
»	»	Meridionali Austriache	» 338	339
»	»	Gottardo 4 %.	» 102	102.25

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

BELGIO. — Sul mercato perdura sempre la questione, già da noi accennata nel numero precedente, se, in considerazione specialmente della situazione dell'industria del ferro, possano mantenersi gli attuali prezzi dei carboni. In generale, la tedenza volgesi a credere che i prezzi dei carboni dovranno subire un ribasso; segnalasi intanto debolezza nei corsi.

Alla domanda delle Associazioni carboniere Belghe per speciali tariffe di trasporto — dimanda da noi accennata nel precedente numero — il Ministro rispose: Si prenderanno in esame le proposte presentate.

Il *Coke* vendesi a 19 fr.; i *fines a coke* fr. 12; i carboni *flénu* ed i grassi carboni sono molto ricercati; sostengonsi i mezzi-grassi di buona qualità.

FRANCIA. — Grande varietà di prezzi nei mercati del Nord; così il *tout-venant* è quotato 19 fr. a Bèthune; 19.50 a Dourges; 20.50 a Drocourt.

GERMANIA. — Il mercato ha ripreso fermezza. In un appalto a Francoforte sul Meno per le Ferrovie dello Stato le proposte per carbone variano da M. 9.50 a 11.50; quelle per il *coke* da M. 15.50 a 17.50. Il Sindacato per i *cokes* ha quotato 17 M. la tonnellata presso le miniere.

INGHILTERRA. — Mercato attivo, specialmente nel carbone d'uso domestico. 1ª qualità del carbone per locomotive, del Northumberland, da 11 sc. 6 d. a 11 sc. 9 d.; minuto, con poca dimanda, a 5 sc. Molto ricercato il carbone per gaz, a 11 sc. *Coke*, per alti forni: consegna alla fine del prossimo semestre, 17 sc.; consegna immediata, 17 sc. 6 d; *coke*, per esportazione, da 20 a 21 sc. franco a bordo.

Ferri e Ghise.

Belgio. — Continua l'inattività nel mercato. Attendesi il prossimo appalto a Bruxelles, di veicoli per le ferrovie dello Stato: 40 vetture di 3ª classe con freno Westhingouse; 55 bagagliai a tre assi, con freno id.; 20 carri chiusi a due compartimenti con freno; 25 carri chiusi di 6 tonnellate, marca « vitesse » con freno; 10 carri-cisterna per trasporto di oli minerali. In totale 150 veicoli.

Francia. — Tendenza al ribasso. A Parigi ferri mercantili e ferri *à planchers*, rispettivamente fr. 170 e 175; nel Nord, rispettivamente, fr. 140 e 145. Grossi contratti di rotaie furono stipulati a fr. 170.

Dal prospetto delle importazioni di minerale di ferro, durante i primi dieci mesi dell'anno corrente, rileviamo le seguenti cifre comparative per il minerale d'Italia: primi dieci mesi del 1890 tonnellate 10,969; id. del 1889 tonn. 4,923; id. del 1888 tonnellate 5,479.

Germania. — Mercato calmo, specialmente nelle ghise che ribassarono nel Lussemburgo sino a 48 fr. mentre nel gennaio u. s. erano a 85; prezzo attualmente quotato circa 50 fr.

Sindacato dei laminatoi mantiene i ferri a 140 M., a 125 per gli acciai. *Poutrelles*, ferme a 125 M. franco a Burbach.

Inghilterra. — Mercato sempre pesante; tale si rimarrà a sistemazione della crisi finanziaria.

— *Middlesbrough*. — Mercato dei ferri fini inattivo. Le *tôles* ribassate ancora di 2 sc. 6 d.; *tôles* per navi Ls. 6; *tôles* per caldaie Ls. 7; corniere per navi Ls. 5-17-6; barre ordinarie Ls. 6; latte collo sconto del 2 1|2 p. 0|0.

Più sostenuto il mercato degli acciai. Rotaie pesanti Ls. 5 presso stabilimento. *Tôles* Ls. 7-6; corniere per carri Ls. 6-5.

Mercato della ghisa, debole; pochi contratti. *Cleveland*, n. 3, e *Varrants* 44 sc. 6 d. — *Glasgow* — *Warrants* 46 sc. 11 d.

Rame.

Francia. — *Parigi*. — Per consegne all'Havre: *Chilì*, in barre, fr. 150 ogni 100 chilog.; id., ordinarie, fr. 145; id., in lingotti, fr. 156.25; *Best Selected* fr. 161.25,

— *Marsiglia* — Giappone, in piastre, fr. 145; *Tokat*, affinato in piccoli lingotti, fr. 155; id., rosso, in fogli, fr. 185; id., giallo, in fogli, fr. 175.

Germania. — *Amburgo*. — Inglese, in lingotti, da 67 a 69 M.; e lettrolittico da 79 a 85 M. ogni 50 chilog.

Inghilterra. — *Londra*. — *Tough Cake*, in lingotti, da Ls. 61 a 62 per tonnellata di 1,015 chilog. *Best Selected*, da Ls. 62-10 a 63-10; laminato, da Ls. 68 a 69. *Chilì*, in barre, buon ordinario, da Ls. 55-5 a 55-17 6.

Stagno.

Francia. — *Parigi*. — *Banca*, consegna a Parigi o all'Havre, fr. 250; *Billiton*, id., fr., 245; *Détroits*, id., fr. 240; Inglese, consegna all'Havre o a Rouen, fr. 242.50.

— *Marsiglia* — *Détroits*, fr. 248; *Billiton*, fr. 245; id, in verghe, fr. 255; *Banca*, fr. 260.

Germania. — *Amburgo*. — *Banca*, 107 M.; inglese, in blocchi, 107 M.; id., in barre, 108 M.; ogni 50 chilog.

Inghilterra. — *Londra*. — Lingotti, franco a bordo, da Ls. 95 a 96; barre da Ls. 96 a 97; affinato da Ls. 98 a 100; Australiano da Ls. 92-5 a 92 7-6; *Détroits*, a contanti, Ls. 91,15; id., a tre mesi, Ls. 92-5.

Olanda. — *Rotterdam*. — *Banca*, fior. 55 1|2; *Billiton*, fiorini 55 1|4.

Piombo.

Francia. — *Parigi*. — Diverse provenienze, consegna a Parigi, fr. 35; id, consegna all'Havre, fr. 34. Piombo in tubi, fr. 46.

— *Marsiglia*. — Piombo dolce di 1ª fusione, fr. 34; id., 2ª fusione, fr. 33; laminato in tubi, fr. 39.

Germania. — *Amburgo*. — Inglese, in pani, M. 16.80; tedesco, in rotoli, M. 17; id., in pani, M. 16; piombo di Spagna, M. 17, per quintale.

Inghilterra. — *Londra*. — Inglese, in pani, ordinario, da Ls. 13-7-6 a 13-10; in fogli e barre, da Ls. 15 a 15-5; tubi, da Ls. 15-17-6 a 16; piombo di Spagna, Ls. 13-2-6.

Zinco.

Francia. — *Parigi* — Di Slesia, consegna all'Havre, fr. 66; altre buone marche, id, fr. 65.50; id., consegna a Parigi, fr. 66; affinato, fr. 80.

— *Marsiglia*. — In fogli. *Vieille-Montagne*, fr. 76; zinco in piastre, fr. 57; di Slesia, in piastre, fr. 66

Germania. — *Amburgo*. — Di Slesia, disponibile, da M. 26-50 a 27; id., a consegna, da M. 26 a 26-50; laminato di Slesia, M. 29-30: *Vieille-Montagne*, M. 29-30.

Inghilterra. — *Londra*. — Di Slesia o del Reno, da Ls. 24-10 a 24-12-6; marche speciali da Ls. 24-15 a 24-17-6; inglese a *Swansea*, da Ls. 25-15 a 26; inglese in fogli Ls. 26-10.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*.

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1890-91. — *Dal 21 al 30 Novembre 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4086	4065	+ 21	652	665	— 13
Media	4086	4065	+ 21	650	653	— 3
Viaggiatori	1.172.173 85	1.197.500 19	— 25.326 34	84.175 40	65.784 34	+ 18.391 06
Bagagli e Cani	55.771 17	60.763 04	— 4.991 87	3.389 93	2.915 07	+ 474 86
Merci a G.V. e P. V. accelerata	284.552 39	319.172 09	— 34.619 70	15.071 06	12.453 64	+ 2.617 42
Merci a P. V.	1.343.723 37	1.596.693 17	— 252.969 80	116.686 77	89.805 95	+ 26.880 82
TOTALE	2.856.220 78	3.174.128 49	— 317.907 71	219.323 16	170.959 00	+ 48.364 16
Prodotti dal 1° Luglio al 30 Novembre 1890.						
Viaggiatori	20.917.339 35	21.769.617 61	— 852.278 26	1.166.214 84	1.301.440 60	— 135.225 76
Bagagli e Cani	946.270 47	996.143 48	— 49.873 01	45.303 45	52.202 86	— 6.899 41
Merci a G. e P. V. accelerata	4.916.049 29	5.011.366 77	— 95.317 48	241.325 54	189.458 30	+ 51.867 24
Merci a P. V.	22.162.429 43	23.746.128 46	—1.583.699 03	1.665.067 28	1.303.250 16	+ 361.817 12
TOTALE	48.942.088 54	51.523.256 32	—2.581.167 78	3.117.911 11	2.846.351 92	+ 271.559 19
Prodotto per chilometro						
della decade	699 03	780 84	— 81 81	336 39	257 08	+ 79 31
rissuntivo	11.978 00	12.674 85	— 696 85	4.796 79	4.358 89	+ 437 90

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 82ª Decade — dall'11 al 20 Novembre 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	969 382 47	55.978 49	421.715 88	1.423.433 56	34.051 38	2.904.561 78	4.055 00	716 29
1889	1.047.748 08	45.271 33	316.451 74	1.510.052 73	7.145 55	2.926.669 43	3.997 00	732 22
Differenze nel 1890	— 78.365 61	+ 10.707 16	+ 105.264 14	— 86.619 17	+ 26.905 83	— 22.107 65	+ 58 00	— 15 93
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	32.680.122 40	1.527.247 95	12.272.850 50	41.434.356 94	357.793 72	88.272.371 51	4.055 00	21.768 77
1889	33.207.711 00	1.590.782 06	11.358.144 87	41.404.358 24	348.943 01	87.909.939 18	3.997 00	21.993 98
Differenze nel 1890	— 527.588 60	— 63.534 11	+ 914.705 63	+ 29.998 70	+ 8.850 71	+ 362.432 33	+ 58 00	— 225 21
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	62.759 99	1.121 41	22.938 96	109.984 72	1.350 15	198.155 23	1.143 63	173 27
1889	82.044 60	1.419 26	21.628 59	124.749 67	1.196 85	231.038 97	1.166 76	198 02
Differenze nel 1890	— 19.284 61	— 297 85	+ 1.310 37	— 14.764 95	+ 153 30	— 32.883 74	— 23 13	— 24 75
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.								
1890	2.440.661 10	53.901 33	688.364 98	3.270.305 09	34.468 97	6.487 701 47	1.133 26	5 724 81
1889	2.553.771 94	53.492 33	606.899 76	2.914.311 60	34.925 92	6.163.401 55	1.137 16	5.420 00
Differenze nel 1890	— 113.110 84	+ 409 00	+ 81.465 22	+ 355.993 49	— 456 95	+ 324.299 92	— 3 90	+ 304 81

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1890	1889	Differenze nel 1890	Prodotti dal 1° gennaio 1890	1889	Differenze nel 1890
Viaggiatori	4.653 85	4.218 74	+ 435 11	127.275 40	130.127 81	— 2.852 41
Merci	540 17	770 96	— 230 79	22.774 42	25.293 91	— 2.519 49
Introiti diversi	32 30	38 25	— 5 95	10.750 83	40.640 75	— 29.889 92
Totali	5.226 32	5.027 95	+ 198 37	160.800 65	196.062 47	— 35.261 82

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

14ª Decade — Dall'11 al 20 Novembre 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1890	94.539 41	2.616 86	10.242 81	109.855 62	326 17	217.580 87	609 00	357 27
1889	96.858 41	1.748 15	8.751 44	111.715 44	416 13	219.484 57	609 00	360 40
Differenza nel 1890	— 2.319 00	+ 873 71	+ 1.491 37	— 1.859 82	— 89 96	— 1 903 70	»	— 3 13
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE 1890.								
1889-90	1.333.820 01	26.179 67	156.406 75	1.736.313 81	11.543 56	3.264.263 80	609 00	5.360 04
1888-89	1.333.534 25	26.706 02	152.716 59	1.539.949 19	10.069 79	3.053.975 84	609 00	5.014 74
Differenza nel 1890	+ 285 76	— 526 35	+ 3.690 16	+ 205.364 62	+ 1.473 77	+ 210.287 96	»	+ 345 30
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE.								
1890	13.586 97	101 42	834 26	5.411 35	28 69	19.962 69	126	158 43
1889	11.389 02	59 76	601 05	3.587 25	5 96	15.643 04	111	140 93
Differenza nel 1890	+ 2.197 95	+ 41 66	+ 233 21	+ 1.824 10	+ 22 73	+ 4.319 65	+ 15	+ 17 50
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE 1890.								
1889-90	189.486 84	1.531 11	11.820 39	59.470 85	223 39	262.532 58	126	2.083 59
1888-89	165.540 57	1.096 36	8.603 69	47.757 32	144 42	223.142 36	111	2.910 29
Differenza nel 1890	+ 23.946 27	+ 434 75	+ 3.216 70	+ 11.718 53	+ 78 97	+ 39.390 22	+ 15	+ 73 30

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 21 *al* 30 *Novembre* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	4,125.30	13,398.35	992.30	1,082.00	3,115.15	2,822.90	4,930.50	5,217.75	2,524.90	5,527.35	2,882.35	1,293.95
Bagagli e Cani	55.20	203.75	21.35	8.85	45.65	2.50	37.90	83.95	31.85	42.35	40.75	9.00
Merci a G. V. ed Accelerata	910.55	3,334.15	113.90	181.25	1,105.85	224.45	126.70	329.60	336.90	462.05	237.30	82.00
Merci a P. V.	5,056.03	6,279.65	748.85	2,525.00	1,060.30	35.10	2,794.40	1,081.75	809.35	1,809.70	909.60	144.00
Totali	10,147.05	23,215.90	1,876.40	3,797.10	5,326.95	3,084.95	7,889.50	6,713.05	3,703.00	7,841.45	4,070.00	1,528.95

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA

DI COSTRUZIONI METALLICHE

Capitale Sociale L. it. 4,000,000 — Capit. vers. L. it. 2,250,000.

Sede e Direzione: NAPOLI, 24, Via Medina.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **D. GALLOTTI**, *presidente.*
Comm. **A. ALLIEVI**, sen. *vice presid.*
Cav. **G. AUVERNY**, *idem.*
Comm. **L. ARDUIN**, *consigliere.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZ.

Comm. **A. COTTRAU**, ing. *consigl.*
Comm. **E. CASTELLANO**, sen., *idem.*
Comm. **G. B. FAVERO**, ing. prof. *idem.*
Comm. **F. KOSSUTH**, ing. nob. *idem.*
Cav. **A. CILENTO**, *segr. del Consiglio.*

Comm. Ing. FRANCESCO KOSSUTH Amministratore-delegato e Rappr. legale della Società.

Elenco dei principali Lavori eseguiti od in esecuzione.

Ponti e Ponticelli metallici.

10 Ponti sul *Fella*, *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, *ecc.*, a Miro e Piazzale Pontebba, ferrovia Udine-Pontebba . . . *metri* 591
Ponte sul *Piave* e N. 17 ponticelli, ferrovia Mestre-Portogruaro 273
2 Soprapassaggi, ferr. Milano-Rho-Vigev. 24
9 ponti e pontic. ferr. Milano-Erba-Saron. 46
7 Viadotti e pontic., ferr. Saronno-Varese 390
Ponte sull'*Adda*, ferr. Monza-Calolzio . 103
Id. sull'*Oglio*, ferr. Cremona-Mantova . 108
56 ponti, ferrovia Mantova-Modena . . 789
158 ponticelli, ferrovia Vercelli-Pavia . 428
Soprapassaggio, ferrovia Torino-Rivoli . 13
Ponte sul *Gallenga*, ferr. Torino-Cuorgnè 26
Id. sul *Ticino* a Sesto Calende (A), per la ferrovia Novara-Pino 265
34 ponti e ponticelli, ferr. Novara-Pino . 218
2 Id. e pont., ferr. Novara-S. Bernardino 52
Ponte a Roggia Mora, ferr. Novara-Var. 22
7 ponti, ferrovia Gallarate-Laveno . 114
11 Id. con rafforzamento, per la ferrovia Pisa-Colle Salvetti 136
19 ponti ferrovia Asciano-Grosseto . . 135
2 Id. sul *Serchio* (A), ferr. Pisa-Spezia 135
Ponte sul *Tevere* (A) a Giove e 8 ponticelli, ferrovia Firenze-Roma . . . 822
Ponte sul *Marmolaio*, ferr. Roma-Livorno 46
Cavalcavia a Carrara, ferr. Livorno-Genova 7
15 ponti e ponticelli, ferr. Livorno-Firenze 515
Ponte sul *Rio Galera*, Società ferroviaria Fiumicino-Pontegalera 24
Ponte sul *Tevere* e 21 ponticelli, ferrovia Viterbo-Attigliano 501
Ponti sui Canali di Pollena e S. Marco, ferr. Napoli-Castellammare 22
7 ponticelli, ferrovia Codola-Nocera . . 54
5 ponti sul *Sacco* ecc., ferr. Roma-Napoli 95
25 ponti sul *Pescara*, (B) *Aterno* ecc., ferr. Pescara-Aquila 517
18 ponti e ponticelli, ferr. Aquila-Rieti . 437
8 » diversi, ferr. Laura-Avellino . . 111
45 » sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*, ferr. Eboli-Picerno 1021
Ponte sul *Sele* (A) e 11 ponticelli, ferrovia Eboli Reggio 239
Viadotto sul *Pantano*, ferr. Picerno-Potenza 97
Ponte sul *Basento* (B), a Bernalda, ferr. Torremare-Pisticci 83
81 ponti sul *Vella* e 80 ponticelli, ferrovia Pisticci-Grassano 361
12 ponti e pontic., ferr. Grassano-Trivigno 255
4 ponti, ferrovia Lago-Como . . . 35
13 Travate e pontic. ferr. Taranto-Reggio 413
Ponte sul *Canatello*, ferr. Id. 28
21 ponti e pontic., ferr. Trivigno-Potenza 85
181 Id. e pontic., ferr. Taranto-Strongoli 710
14 Id. sul *Neto* (B) e sul *Passovecchio* e 12 ponticelli, ferrovia Strongoli-Cotrone 264
17 ponti, ferrovia Cotrone-Catanzaro . 592
18 Id. ferrovia Catanzaro-Soverato . 182
5 Id. e pontic. ferr. Marina di Cataнz. 57
129 Id. e pontic. ferrovia Soverato-Assi . 978
87 Id. e ponticelli, ferrovia Assi-Reggio 1482
29 Id. e pontic., ferr. Buffaloria-Cosenza 601
2 Viadotti, ferr. Porto-Empedocle-Girgenti 105
17 ponti sul *Platani* e 16 ponticelli, ferrovia Girgenti-Campofranco 252
8 ponticelli, ferr. Campofranco-Passofonduto 21
13 ponti, ferrovia Campofranco Lercara 343
2 ponticelli, ferrovia Favarotta-Canicatti 12
21 ponti e pontic. per la diram. Vallelunga 162
Ponte sul *Morello*, ferrovia Lercara-Catania 17
2 ponti sul *Simeto* ecc., f. Catania-Messina 179
Ponte sul *S. Leonardo*, ferr. Catania-Sirac. 51
3 ponticelli, ferrovia Catania-Licata . 1'
3 Id. ferrovia Siracusa-Licata 31
9 Id. ferrovia Oristano-Giara . 89
93 ponti e ponticelli, ferr. Palermo-Trapani 757
2 Cavalcavia, ferrovia Alta Italia 31
Viadotto *Rio Genil* (A) e 6 ponticelli, ferr Malaga-Siviglia (Spagna) . . . 151
18 ponticelli, ferr. Campofr.-Serradifalco . 265

8 ponticelli e ponti ferrovia Parma-Spezia 46
5 Id. ferrovia Ferrara Argenta . 28
19 ponti (rafforz.) ferr. Napoli-Foggia . 226
5 ponticelli, ferrovia Albacina-Matelica . 23
4 Id. ferrovia Civitanova-Macerata . 82
Ponte sulla *Nera*, ferrovia Rieti-Terni . 32
4 ponti e pontic., ferr. Termoli-Campobasso 93
39 Id. e pontic., f. Reggio-Villa S. Giov. 321
14 Id. e pontic., ferr. Napoli-Nola-Baiano 83
11 Id. e pontic., ferrovia Taranto-Brindisi 88
Ponte sulla *Magra* con 11 fondazioni ad aria compressa, ferrovia Parma-Spezia . . 434
Ponte sulla *Siva* (C) e 5 ponticelli, ferrovia Belluno Bribano 219
Ponte sul Tanaro (cassoni di fondazioni) ferrovie Alta Italia 111
20 ponti, ferrovia Palermo-Messina . . 184
Ponte sul *Ticino* a Sesto Calende (complemento), ferrovie Alta Italia . . . 12
2 ponti sul *Monteggiana Adda* a Calolzio, ferrovie Alta Italia 106
2 ponti Varallo-Novara, ferrovia Alta Italia 43
Ponte Pescara a Manoppello (A), ferrovia Pescara Popoli 408
2 ponti (rafforzam.) ferrovia Napoli-Foggia 463
2 ponticelli, ferrovia Taranto-Reggio . 35
2 ponti sul Fiego e Pedaso, ferrovie Merid. 12
Viadotto sull'*Olona* con pile metalliche di 45 m. di altezza (C), ferrovie complement. 165
7 ponti per la linea Arezzo-Fossato, ferrovie Complementari 72
23 ponticelli, ferrovia Napoli-Nola-Baiano 86
3 ponti del 1.o tronco, ferr. Siracusa Licata 180
17 id. della linea Castellammare Cancello Gragnano, ferrovie Meridionali . . 58
2 ponti S. Ilario, ferrovia Catanzaro Reggio 14
Ponte sul Pecoraro, ferrovia Foggia Ariano 21
2 ponti sul *Misofatto* e *Nevastri*, ferrovie Calabro Sicule 12
Cavalcavia sulla Novara Pino, ferr. A. It. 9
Ponte sul *Po* a Borgoforte (una pila nuova rafforz.) (A) ferr. Alta Italia . . 370
2 ponti *Orco* e *Mallone*, ferr. Mediterranea 118
Cavalcavia in Trastevere ferr. » 17
2 ponti al Porto di Reggio, ferr. » 12
15 Id. (montatura) della ferrovia Kaschau Oderberg (Ungheria) 833
5 ponti sul *Lambro*, ecc. provinc. di Milano 298
2 Id. per la provincia di Girgenti . . 26
Ponte sul *Crostolo*, prov. Reggio Emilia . 36
4 ponti sul *Gallico*, *Scacciotti*, *Catona* e *Stillaro*, provincia Reggio Calabria . 210
14 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scarfa*, *Tirso* e *Strada Playa*, provincia di Cagliari 313
Ponte ad Intra, provincia di Novara . 84
3 ponti sul *Sabato* ecc., prov. di Avellino . 103
Ponte sul *Liri*, provincia di Caserta . 53
Id. sulla *Bormida*, (A) prov. di Cuneo . —
Id. sul *Reinello*, provincia di Benevento 19
Id. sul *Canale Sifone*, prov. di Salerno 21
Id. sul *Testene*, in provincia » 44
Id. sulla *Nera*, in provincia di Umbria 17
Id. sull'*Astico*, in provincia di Vicenza 24
Id. sull'*Albula*, provincia Ascoli Piceno 20
2 ponti sul *Crati* a Bisignano e sul *Belmonte*, in provincia di Cosenza . . . 78
2 ponti sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*, in provincia di Campobasso . . 71
Ponte Fossa Marina, provincia di Ferrara 27
Id. sul *Delmona*, provincia di Mantova 8
3 ponti sull'*Ufeate*, *Schiazza* e *Roccagorga*, in provincia di Roma . . . 51
2 ponti sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*, in provincia di Bergamo . . . 60
2 ponti sul *Corderole* . . —
10 Id. sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima*, *Marapotamo* e *Fiume Grande*, provincia di Catanzaro 916
12 ponti per la provincia di Messina . . 372
Ponte sul *Velino* in provincia di Aquila 23
Id. sul *Musone*, in provincia di Padova 14
Id. sul *Cassibile*, in provincia di Siracusa 32

Ponte sulla *Chiana*, in provincia di Orvieto 72
Id. sul *Lamone*, in provincia di Ravenna 60
Id. sul *Tammarecchia*, id. Campobasso 14
Id. sulla *Frana*, in provincia » 26
Id. sul *Liri*, in provincia di Caserta 22
Id. sul *Ticino* (A) in provincia di Milano e Novara 149
Id. sull'*Adda*, in provincia di Sondrio . 50
3 ponti sulla *Fiumarella Borgia*, in prov. di Catanzaro 36
Ponte sul *Simeto*, provincia di Catania . 137
14 ponti sul *Savoca*, *Forza d' Agro*, *San Pietro*, *Fondachello* ecc., prov. di Messina 761
13 ponti per tramways con pile tubolari Mantova Gambarara e Mantova Viadana (A), in provincia di Mantova . . . 190
Ponte sul *Turbigo*, in provincia di Milano . 15
Id. sulla *Parma*, in provincia di Parma 28
Id. sul *Piave*, in provincia di Belluno . 74
2 ponti a *Bormio* e complemento ponte Malone, in provincia di Sondrio . . 15
Ponte sull'*Albegna*, provincia di Grosseto . 40
2 ponti sul *S. Pietro Platani*, provincia di Girgenti 102
Ponte sul *S. Venere*, provincia di Salerno 60
Id. sul *Piave* a S. Donà con pile tubolari (A) provincia di Venezia . . . 210
Id. sul *Liri* (rafforzato) prov. di Caserta 22
Id. sul *Caldani*, in provincia di Cosenza 41
Id. passarella per la Marina di Catanzaro, provincia di Catanzaro . . . 32
12 ponti per la provincia di Mantova . . 606
Ponte sul *Porciume*, provincia di Catanzaro 64,50
Id. sul *Tanagro*, Munic. di Sicignano . 30
Id. sul *Fella*, Munic. di Moggio Udinese 86
Id. sul *Salso* (B), Munic. di Licata 106
2 Viadotti sullo stradone delle Mura, Municipio di Firenze 212
Ponte sul *Monticano* a S. Martino, Municipio di Conegliano 23
Id. sull'*Arno* (B), municipio di Pisa . 107
3 ponti sul *Busento* ecc., munic. di Cosenza 114
Ponte Sisto sul *Tevere* in Roma (allargam.) municipio di Roma 100
Id. di Ripetta (A), municipio di Roma . 103
Nuovo ponte Palatino sul *Tevere* in Roma (C), municipio di Roma 163
Ponte sulla *Vienna*, municipio di Vienna . 40
2 ponti sull'*Adige* (A, B) munic. di Verona 343
Ponte sul *Fellicosale*, municipio di Fanano 25
Id sulla strada Stazione Montaguto, municipio di Panni 16
Id. sul *Lamone*, municipio di Faenza . 60
Id. sul *Mallero*, municipio di Sondrio . 30
Id. sul *Malone*, municipio di S. Benigno 65
Id. sul *Titerno*, municipio di Lorenzello 27
Id. sul *Meduna*, municipio Azzano Decimo 70
Id sul *Mangari*, municipio di Pizzo . 14
Id. sul *Terdoppio*, municipio di Garlasco 20
Id. sull'*Ancinale*, municipio di Cardinale 23
Id. sulla *Dora*, municipio di Torino . 52
2 ponti sul *Salto*, mun. di Petrella Salto . 40
Ponte sul *Belbo*, municipio di Cossano Belbo 19
Id. sul *Bottacceto*, municipio di Catania 15
Id. sulla *Dora Baltea*, municipio di Torino 44
12 ponti per regie caccie, Minist. R. Casa 145
8 Id. sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta*, *Fiumarella*, Minist. dei Lavori pubblici 495
2 ponti mobili (Spezia), Min. della Guerra 11
2 Id. sul *Cerrifido*, Imp. Greco Allegrini 75
Cavalcavia sul *Martina*, impr. Legnazzi 12
Ponte sul *Vigneria*, Miniere Isola d'Elba . 72
Id. sull'*Anitrella*, Soc Cartiere Merid. . 27
Id. sul *Liri*, Cartiera dei signori Courrier 19
Id. sul *Pesca* per i Tramways di Bari . 43
2 ponti per l'acquedotto di Caltanisetta, ditta Galopin Sûe, Jacob e C. 65
2 ponti sul *Carioni* e ponticello *Carriona*, ferrovia privata alle Cave di Carrara . 41
2 ponti sul *Terdoppio* ecc., impresa Medici 22
Ponte sul *Groppoli*, ditta Walton e nepoti 12
Id. sul *Soleo*, impresa Castelli . 32
5 ponticelli a Reggio Em., impr. Anaclerio 48

275 ponti e ponticelli, particolari diversi . 1861
Ponte sul *Langosso*, impresa Provasi . . 16
Id. presso *Gerace*, impresa Romeo . . 15
Id. sul *Pollena*, tramways napoletani . 43
Id. sul *Noci*, Società Veneta di costruzione 16
Id. sul *Canale*, ditta Cassian Bon e C. . 13
Id. sul *Po* a Borgoforte (rafforzamento), ferrovie Alta Italia 200
2 ponti per grue del Magazzini di Taranto, ferrovie Meridionali 40
20 ponti della linea Ascoli-S. Benedetto, Ministro dei Lavori pubblici 279
2 ponti sul *Rio Metan* e sul *Las Pedras*, Repubblica Argentina 65
Ponticello presso Girgenti, impresa Fabiani Conti Sardi 8
2 ponti a Civitanova, impresa Ren·igna . 26
Ponte a Reggio Emilia, impresa Cavalerio 47
Id. sul *Tevere*, impresa Monico . . 186
5 ponti, 3.o tronco Parma-Spezia, impresa Cozzani Martinengo 43
Ponte sul *Pesio*, impresa Rasini . . . 34
Id. sul *Leggiadrezze*, impresa Tegnazzi 17
5 ponticelli, 2.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Cosentin 46
5 ponticelli, 1.o tronco Taranto-Brindisi, impresa Nocerino 75
Ponticello ad Alassio, impresa Comogli . 14
Id. presso Terni, impresa Centurini . 60
Ponte sul *Piave*, linea Mestre-Portogruaro (2.a parte), impresa De Lorenzi . . 138
2 ponti Avellino Benevento (complemento) impr. Società Veneta di costruzione . . 128
3 ponti San Giovanni in Persiceto Bologna, impresa Morello 37
9 ponti e ponticelli della linea Belluno-Bribano impresa De Lorenzi 138
9 ponti della linea Ferrara-Suzzara, impresa Valentini 204
20 ponti della linea Lascari-Fiume Torto, impresa Parisi 104
26 ponticelli, 3.o tronco Taranto-Brindisi impresa Legnazzi 27
19 ponticelli della Villa S. Giovanni Scilla Condoleo, impresa Gloag 129
4 ponticelli, linea Condoleo-Bagnara, impr. Aletti e Gritti 90
7 ponticelli, 1.o tronco Caian. Isernia, impr. Capaldo 77
6 ponticelli, 2.o tronco id. impresa De Rosa 33
2 ponti sul Cegna della Roma-Sulmona, P. Difesa, impresa Benelli 21
2 ponti, Palermo Corleone, impr. Trewhella 50
Ponte sul *Siliqua* per la strada di Cixerri, impresa Vivanet 48
40 ponticelli, 6.o tronco Roma-Sulmona, imp. Stangolini Carello 100
4 ponticelli Mantova Gazzoldo, impr. Madella 15
3 ponti Auletta Polla, impr. Menotti Basevi 122
7 ponti e ponticelli Polla Teggiano, impresa Comboni Feltrinelli 44
Ponte sull'*Adda* a Lecco, impresa Crespi . 120
11 ponti Lascari Cefalù, impresa Marceca . 42
Ponte politetragonale per Buenos Ayres . 20
Id. id. per l'Abissinia, impresa Società geografica conte Salimbeni Roma 20
17 ponti Messina Saponara, impresa Bianchi 127
2 ponti sull'*Ufente*, Consorzio della bonificazione Pontina 35
8 ponti e ponticelli Roma-Sulmona 7.o tronco impresa Righi 53
Ponte e grue scorrevole per la Società Metal. Italiana di Livorno 110
Id. sul *Basento*, impresa Fimiani . . 35
Id. sul *Sarno*, Ministero dei Lavori pubbl. 27
2 ponti per l'impresa A. Versè . . . 11
2 ponti sul Nuovo Ozzeri, impresa Calderai 31
Ponte Palatino sul *Tevere*, impresa Zschokke e Terrier 163
Id. a Orte, Ministero dei Lavori pubblici 103
Id. sul *Panaro*, impr. Valentini Mazzorin 73
2 ponti sul *Sabato*, impresa Lanari . 130
Ponte sul *Calore*, impr. Ceas Valery . . 116
2 ponti sul *Celone* ecc. imp. Caputo e C. . 28
11 ponti linea Saponara S. Filippo, Ministero dei Lavori pubblici 136
2 ponti Albacina Matelica, impresa Marotti e Frontini 15
Ponte sul *Trainiti*, impr. Bernasconi e C. 15
Id. sul *Tacina*, impr. Boratto Drammis 97

Totale N. 2451 ponti e ponticelli della lunghezza complessiva di metri lineari . 36,625

Tettoie e Pensiline metalliche.

10 tettoie per le stazioni di Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Rieti, Antrodoco, Morcone, Larino, Castellammare e Campobasso, per conto ferrovie Meridionali *m.* 14031
Tettoia per l'ara di Napoli, Min. guerra . 534
Id. dello Stab. Visconti, ditta Visconti 202
Id. Politeama di Palermo, Soc. Galland 990
Serra metallica, R. Parco di Caserta . 142
Tettoia del nuovo Gassometro di Roma, Società Anglo Romana 1935
Id. pel Tivoli, Soc. di Monte Mario 615
Id. per la stazione di Savona, ferr. A. I. 2230
2 tettoie per le staz. di Brescia e Pavia, id. 5511
Tettoia per la staz. di Cagliari, ferr. Sarde 1200
Id. per l'Esposizione di Belle Arti. Com. Belle Arti in Napoli 524
Id. in Avellino, provincia id. . . . 102
3 tettoie delle stazioni di Messina, Catania e torneria di Messina, Ferr. Cal. Sicule 2000
3 tettoie per rimesse locomotive di Catania e Messina, ferr. Calabro Sicule . . 700
2 tettoie delle officine e Magazzini in Taranto, ferr. Meridionali 3061
Tettoia delle nuove officine di Taranto, ferr. Meridionali 4988
Id. del Grande Albergo del Quirinale, Comm. Guerrini 223
Id. pel nuovo palazzo del Ministero delle Finanze in Roma 1080
Id. dei Magazzini generali di Messina, impresa Bonanno 8070
Id. per il teatro Costanzi in Roma, impresa L. Belluni e C. 2030
Pensilina del palazzo del Quirinale di Roma, Ministero della Real Casa . . . 218
Id. per la stazione di Falconara, ferrovie Meridionali 224
2 id. e tettoia in Napoli, Società Magazzini generali 142
Serra nel R. Parco di Caserta, Ministero della Real Casa 142
Id. per il palazzo delle Belle Arti, municipio di Roma 1000
Tettoia e lanternini, per la Regia cointeressata dei Tabacchi 65
4 pensiline e lanternini diversi . . . 736
3 id. per le stazioni di Reggio, Siracusa e Girgenti, ferr. Calabro Sicule . . . 560
3 tettoie e pensiline, fer. Palermo Trapani 9309
Tettoia del Grand Hôtel di Napoli . . 100
Id. presso Gioia Tauro, Duca di Cardinale 600
2 tettoie metalliche per la Compagnia del gas di Napoli 896
Tettoia per la Borsa di Bologna . . . 1470
2 tettoie per lo Stabilimento Metallurgico della Ditta Tardy e Benech . . . 8300
2 id. per le off. di Castellam. e Savona 32291
3 pensiline per le staz. di Porto Empedocle, Caldare e Castrogiovanni, f. Meridionali 432
2 tettoie e pensiline per la staz. di Palermo, ferrovia Palermo-Trapani . . . 3900
Prolungamento della tettoia alla rimessa in Campobasso delle ferr. Meridionali . . 153
3 tettoie pel punto Franco di Napoli . 5860
Prolungamento delle tre tettoie per lo Stabilimento Tardy e Benech . . . 2400
Pensilina a Portovado, ferr. Alta Italia 118
Tettoia per la staz. di Sassari, ferr. Sarde 1200
2 pensiline per Torre Annunziata e rimessa locom. a Gragnano, ferr. Meridionali . 275
Pensilina a S. Giovanni in Persiceto impr. Morello 137
Tettoia staz. di Spezia, ferr. Alta Italia . 314
Id. della staz. di Castellam., ferr. Merid. 620
2 pensiline per la stazione di Aquila, ferr. del Mediterraneo 240
Tettoie per l'officine a Gas di Roma . . 620
Id. per villa sig. Gruber 54
2 tettoie per la galleria Margherita a Roma, Società Scafati-Ricciardi 334
3 tettoie per l'Arsenale di Taranto . . 498
4 id. per l'officina a gas di Roma . . 83
Tettoia per villa, sig. Miglionico . . 56
Id. pel gassometro di Napoli, Soc. del gas 655
2 tende metalliche per la stazione di Metaponto, ferr. del Mediterraneo . . . —
Tettoia per deposito locomotive nella stazione di Napoli, ferr. del Mediterraneo . . 706

Totale N. 119 tettoie e pensiline della superficie totale coperta di m. q. . . 131,554

Fondazioni varie eseguite dal 1873 al 1887 ai seguenti lavori.

Fondazioni pneumatiche tubulari pei ponti Ripetta e sul Piave (a S. Donà) mc. 850
Fondazioni pneumatiche a cassoni per i ponti Serchio, Migliarino, Tevere a Giove Bormida a Cortemilia, Viterbo ad Attigliano, Piave (Mestre Portogruaro), Ticino a Sesto Calende, Velino, Cunaletto, Sele, Pescara, Rio Genil, Simeto, Tanaro, Sansobbia, Adda a Lecco, Condoianni, Magra, Val di Chiana, Panaro, Tevere ad Orte, Carreri, Ticino a Turbigo, Po a Borgoforte, Lungo Tevere (Roma) e pel Bacino di Carenaggio di Messina 14687
Fondazioni con tubi di 50 centimetri di diametro pei ponti Meduna e Neto e della provincia di Mantova . . . 113436
Fondazioni con pali a vite tonnell. 124398

Cancellate metalliche.

Per la staz. di Torre Annunziata m.l. 240,800
Dalla stazione al porto di Castellammare 2070,15
Per la stazione di Cagliari . . . 880

Lavori pei Ministeri Guerra e Marina.

Pel Ministero della Marina: *N. 4 barche in ferro omegeneo per carbone di 19 tonnellate cadauna pel dipart. di Venezia — Id. 4 id. per Napoli. — Id. 8 id. per Spezia. — Caldaie per le R. Navi Luni, Baleni, Boe, ecc.*
Pel Ministero della Guerra: *Casotti telemetrici per le fortificazioni di Genova, Spezia ed Ancona. — Ponti levatoi e porte scorrevoli in ferro per le fortificazioni di Sassello, passo dei Giovi. — Tende militari ospedaliere.*
Gran ponte girevole di Taranto con i relativi meccanismi idraulici.

Materiale mobile fisso e minuto per Ferrovie e Particolari.

1455 *veicoli per le ferrovie dell'Alta Italia, Meridionali, Sicula occidentale e Secondarie Sarde. — 1 treno ospedaliero. — 54 vasche per rifornitori. — 37 piattaforme girevoli.*
Oltre serbatoi, solai metallici, rotaie, stecche, bolloni, ramponi, segnali a disco, pompe per rifornitori, carrelli mobili, grue ecc., ed un gran numero di lavori in ferro e ghisa.
50 *Locomotive per le ferrovie secondarie Sarde*

(A) *Fondazioni pneumatiche* — (B) *Fondazioni su pali a vite* — (C) *Pile metalliche.*

CHEMINS DE FER DU NORD ET DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Relations entre Londres, Paris et l'Italie.

Des points ci-contre aux Gares ci-dessus:		BILLETS SIMPLES — Londres (1) 1re classe	Londres (1) 2me classe	Paris (2) 1re classe	Paris (2) 2me classe	BILLETS D'ALLER ET RETOUR — Londres (4) validité	Londres (4) 1re classe	Londres (4) 2me classe	Paris validité	Paris 1re classe	Paris 2me classe
Turin	Mont-Cenis	172 10	128 65	98 60	73 40	45 jours	283 50	210 —	30 jours	160—(5)	115 —
Milan	Mont-Cenis	183 40	134 90	116 65	86 —	45 jours	283 50	210 —	30 jours	172—	125 —
Gênes	Mont-Cenis	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livourne	via Gênes	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Florence	via Gênes	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Rome	via Gênes	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Naples	via Gênes	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Florence	via Bologne	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Rome	via Bologne	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Naples	via Bologne	301 95	219 55	228 45	164 80	6 mois (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Naples	331 70	240 85	258 20	185 10	6 mois (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologne	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mois	538 95	395 80	—	—	—
Messine (via Naples)		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OBSERVATIONS.

BILLETS SIMPLES.

(1) Ces billets sont valables pendant 17 jours, sauf ceux de ou pour Brindisi dont la validité est de 30 jours, et permettent aux voyageurs de s'arrêter à toutes les gares P-L-M situées sur l'itinéraire et à six stations italiennes de leur choix. En sus des prix homologués, il est perçu pour droits divers de port une taxe de 1 fr. 75 au profit des Chambres de commerce de Calais ou de Boulogne.

(2) Ces billets sont valables pendant 10 jours.

(3) Billets valables pendant 30 jours.

BILLETS D'ALLER ET RETOUR.

(4) Ces prix comprennent la traversée de Paris par le Chemin de fer de ceinture, mais non la taxe de 3 fr. 50 établie au profit des Chambres de commerce de Calais ou Boulogne, par la loi du 4 décembre 1888 et qui est perçue en sus.

(*) Les voyageurs partis de Brindisi ont la faculté de se rendre de Foggia à Naples en faisant porter par le Chef de gare de Foggia l'autorisation nécessaire sur le billet; ils iront ensuite à leurs frais rejoindre l'itinéraire à Falconara par Rome. — De même dans le sens inverse, il peuvent effectuer à leurs frais le trajet de Falconara-Rome-Naples ou, sur présentation au Chef de gare, leur billet sera rendu valable pour rejoindre l'itinéraire à Foggia.

(**) Les voyageurs se dirigeant sur Londres peuvent se rendre de Rome à Florence par Grosseto et Sienne ou par Pise et Empoli et revenir ensuite à Pise par cette dernière voie. — Inversement les voyageurs allant à Brindisi peuvent se rendre de Pise à Florence par Empoli, revenir à Pise par la même voie ou se diriger à Empoli sur Rome par Sienne et Grosseto.

(5) La durée de validité des billets d'aller et retour Paris-Turin est portée à 45 jours, lorsque les voyageurs justifient avoir pris à Turin un billet de voyage circulaire intérieur italien.

Service entre Londres, Paris et l'Italie par le Mont-Cenis.

ALLER

STATIONS		1re cl.	1re, 2me classe (*)	1re, 2me classe
Londres Charing-Cross	Dép.	8 20 m.	11 — matin	8 15 soir
Londres Victoria	—	8 30 m.	11 — matin	8 15 soir
Douvres	—	10 20 m.	1 — soir	10 25 soir
(heure anglaise) Calais-maritime	Arr.	Midi	2 20 soir	Min. 10
(heure française)	Dep.	Midi 40	2 52 soir	1 04 matin
Boulogne-Gare	Arr.	1 35 s.	—	1 58 matin
Boulogne-Gare	Dép.	1 27 s.	—	1 50 matin
Amiens	Arr.	3 28 s.	5 17 soir	3 46 matin
Amiens	Dép.	3 33 s.	5 22 soir	3 51 matin
Pierrefitte-Stain	Dép.	—	—	—
Paris-Nord	Arr.	—	7 15 soir	5 50 matin
Paris-Nord	Dép.	—	7 21 soir	6 19 matin
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	6 31 s.	8 17 soir	7 10 matin

STATIONS		1e 2e cl.	1e 2e cl. (A)	1e, 2e cl.	1e, cl.	1e 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Dép.	7 — s.	9 — s.	9 15 s.	8 50m.	11 15m.
Dijon	Arr.	Minuit 05	1 44m.	2 19m.	2 22 s.	5 38 s.
Genève	—	6 28 m.	—	8 55m.	8 52 s.	—
Evian	—	7 43 m.	—	10 59m.	—	—
Aix-les-Bains	—	5 02 m.	6 23m.	8 —m.	8 20 s.	11 45 s.
Chambéry	—	5 32 m.	6 48m.	8 30m.	8 55 s.	Min. 07
Modane	—	8 59 m.	9 42m.	1 45 s.		3 07m.
Turin	—	1 58 s.	1 58 s.	6 20 s.	—	7 50m.
Turin	Dép.	—	2 25 s.	7 42 s.	—	8 30m.
Milan	Arr.	—	5 30 s.	10 58 s.	—	11 40m.
						1e 2e cl.
Turin	Dép.	—	2 40 s.	8 20 s.	—	8 25m.
Gênes	Arr.	—	6 10 s.	11 45 s.	—	11 55m.
San-Remo	—	—	11 05 s.	8 43m.	—	5 56 s.
Pise	—	—	10 50 s.	4 —m.	—	4 13 s.
Florence	—	—	Min. 40	7 20m.	—	6 30 s.
Livourne	—	—	11 30 s.	5 35m.	—	5 27 s.
Rome	—	—	6 50m.	11 —m.	—	11 02 s.
Naples	—	—	1 35 s.	6 32 s.	—	7 —m.
Brindisi	Arr.	—	—	8 36m.	—	6 10 s.
Turin	Dép.	—	2 40 s.	7 — s.	—	8 25m.
Alexandrie	Arr.	—	4 14 s.	8 50 s.	—	10 03m.
Bologne	—	—		1 52m.	—	5 — s.
Ancône	—	—	—	7 05m.	—	10 55 s.
Brindisi	—	—	—	10 47 s.	—	6 15 s.
Florence	—	—	—	5 55m.	—	1 26m.
Rome	—	—	—	Midi 35	—	7 30m.
Naples	Arr.	—	—	6 32 s.	—	1 35 s.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Folkestone-Boulogne, le départ de Londres a lieu à 10 heures matin. Ce train ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Angleterre ou de Calais.
(A) Le train partant de Paris-Lyon à 9 heures soir ne prend à Paris, en 2e classe que les voyageurs à destination d'Aix-les-Bains, Chambéry et de l'Italie par le Mont-Cenis.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salons va directement de Calais à Milan par le train partant de Calais à 2 h. 52 soir et de Paris-Lyon à 9 h. soir.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de Calais à la gare de Paris-Lyon par les trains partant de Calais à 1 heure 04 du matin et midi 40.

RETOUR

STATIONS		1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.
		1e 2e cl.			
Naples	Dép.	8 50 m.	—	—	8 10 s.
Rome	—	3 — s.	—	—	11 10 s.
Florence	—	5 30 s.	—	—	6 30 m.
Brindisi	—	5 58 m.	—	—	9 20 m.
Ancône	—	9 — s.	—	—	5 40 m.
Bologne	—	1 40 m.	—	—	10 58 m.
Alexandrie	—	6 30 m.	—	11 05 m.	5 05 s.
Turin	Arr.	8 21 m.	—	1 — s.	7 — s.
Brindisi	Dép.	8 30 s.	—	2 20 m.	6 40 m.
Naples	—	8 50 m.	—	8 10 s.	10 25 s.
Rome	—	3 40 s.	—	9 46 s.	8 — m.
Livourne	—	9 50 s.	—	4 — m.	1 50 s.
Florence	—	8 45 s.	—	—	11 35 m.
Pise	—	10 55 s.	—	4 40 m.	2 33 s.
San-Remo	—	8 01 s.	—	3 52 m.	Midi 06
Gênes	—	3 30 m.	—	9 — m.	7 10 s.
Turin	Arr.	7 25 m.	—	1 — s.	10 45 s.
		(B)			
Milan	Dép.	3 25 m.	—	10 30 m.	7 45 s.
Turin	Arr.	8 15 m.	—	1 40 s.	10 55 s.
				(A)	
Turin	Dép.	8 35 m.	—	2 15 s.	11 15 s.
Modane	—	Midi 23	—	5 33 s.	2 15 m.
Chambéry	—	3 41 s.	—	8 24 s.	5 02 m.
Aix-les-Bains	—	4 11 s.	—	8 59 s.	5 27 m.
Evian	—	Midi 46	6 02 s.	—	—
Genève	—	3 12 s.	7 32 s.	—	4 15 m.
Dijon	—	11 17 s.	1 29 m.	2 06 m.	11 32 m.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 55 m.	6 50 m.	7 05 m.	5 41 s.

STATIONS		1e, 2e cl.		
Paris-Lyon (*Buffet*)	Dép.	7 17 matin		6 11 s.
Paris-Nord	Arr.	7 56 matin		7 01 s.
Paris-Nord	Dép.	8 22 matin		8 25 s.
Amiens	Arr.	10 17 matin		10 26 s.
Amiens	Dép.	10 37 matin		10 31 s.
Boulogne-Gare	Arr.	Midi 24		Min. 29
Boulogne-Gare	Dép.	Midi 26		Min. 21
(heure française)	Arr.	1 24 soir		1 21 m.
Calais-Maritime (h. ang.)	Dép.	1 25 soir		1 30 m.
Douvres	—	3 20 soir	3 20 soir	4 — m.
Londres Victoria	Arr.	5 15 soir	—	5 55 m.
Londres Charing-Cross	Arr.	(*) —	5 05 soir	5 55 m.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Boulogne-Folkestone, l'arrivée à Londres a lieu à 5 h. 40 s.
(A) Le train partant de Modane à 5 heures 33 soir et arrivant à Paris-Lyon à 7 heures 05 matin ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Italie par le Mont-Cenis, de Chambéry, d'Aix-les-Bains, et en destination de Paris et au-de-là sur le Nord et l'Angleterre.
(B) Le départ de Milan à 3 heures 25 matin n'a lieu que les Dimanches et Fêtes.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salon va directement de Milan à Calais par le train partant de Milan à 10 h. 30 m. et de Paris-Nord à 8 h. 22 m.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de la gare de Paris-Lyon à Calais, par le train partant de Paris-Lyon à 6 h. 11 du soir.

PÉNINSULAR-EXPRESS. — Train de luxe de la Malle des Indes composé de wagons-salons, restaurants et voitures-lits.

Départ de Londres le vendredi, de Paris-Nord dans la nuit du vendredi au samedi.

Station		Heure	Jour
Londres	Dép.	3 15 s.	vendredi
Paris-Nord	Arr.	11 12 s.	—
Paris-Nord	Dép.	Minuit 15	samedi
Mâcon	—	8 05 m.	samedi
Culoz	—	10 21 m.	samedi
Aix-les-Bain	—	10 59 m.	samedi
Chambéry	Arr.	11 22 m.	samedi
Turin	—	6 42 s.	samedi
Alexandrie	—	8 21 s.	samedi
Bologne	—	1 26 m.	dimanche
Ancône	—	5 08 m.	dimanche
Brindisi	—	4 — s.	dimanche

Ce train relève à Paris-Nord les provenances du Nord de la France, de la Belgique, de la Hollande, et de l'Allemagne. — Il prend et laisse des voyageurs à toutes les stations indiquées à l'horaire ci-contre dans la limite des places disponibles. — Le départ du paquebot de Brindisi à lieu vers 10 heures du soir. — Au retour les voyageurs sont admis dans le train postale de la Malle des Indes, qui part de Brindisi aussitôt après l'arrivée du paquebot. — Ce train contient une voiture mixte avec lits et restaurant, allant à Paris-Nord. — Le nombre des places étant limité, MM. les voyageurs doivent prendre leurs billets d'avance aux agences da la Compagnie des Wagons-Lits et à la gare de Paris-Nord.

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pastori Dirett. propr. resp.

ANNO XXIII. Sabato, 13 Dicembre 1890. NUM. 50.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Quei cortesi Abbonati, il cui abbonamento è scaduto, e quelli ai quali scade colla fine dell'anno corrente, sono vivamente pregati a spedire subito (per evitare ritardi) l'importo della rinnovazione con vaglia o cartolina postale, oppure con biglietti di banca in lettera raccomandata.

L'AMMINISTRAZIONE.

SUL RECLAMO STRAGIUDIZIALE INTERROMPENTE LA PRESCRIZIONE ESTINTIVA DELLE AZIONI contro le Amministrazioni delle Strade Ferrate

NOTE dell'Avv. G. GOLA

Sulla interpretazione dell'art. 146 delle Tariffe e condizioni pei trasporti sulle Strade Ferrate Italiane (Allegato *D* alla legge 27 aprile 1885). — TERMINE E DECORRENZA DELLA PRESCRIZIONE.

Il precitato articolo (*comune alle tre grandi Reti Italiane*) dispone come segue:

« Le azioni contro l'Amministrazione derivanti dal con- » tratto di trasporto si prescrivono col decorso:

« *a*) di sei mesi, se la spedizione fu fatta in Europa;

« *b*) di un anno, se la spedizione fu fatta in altro luogo.

« Il termine per la prescrizione, in caso di perdita totale, » decorre dal giorno in cui le cose da trasportarsi avreb- » bero dovuto giungere alla loro destinazione; in caso di » perdita parziale, di avaria o di ritardo, dal giorno della » riconsegna.

« *Interromperà il corso della prescrizione la prima do- » manda che l'interessato presenti in via amministrativa, » in doppio originale al Capo Stazione del luogo di partenza » o d'arrivo della merce. Il Capo Stazione apporrà il visto » ad uno dei due originali, che verrà restituito all'interes- » sato, in prova della esibizione della domanda.*

« *Si prescrivono del pari, entro il termine di un anno, » decorribile dal giorno della effettiva consegna, le azioni » del vettore contro lo speditore* ».

I due ultimi alinea (importa assai il notarlo) vennero aggiunti al progetto governativo dalla Commissione Parlamentare.

In merito alla applicazione del penultimo alinea, la Suprema Corte di Torino, nella causa Polenghi contro Ferrovie Meridionali (Rete Adriatica) ha il 5 marzo 1890 sentenziato in termini che qui conviene riferire testualmente:

« Attesochè il principale punto della questione che sorgeva dall'avere la Società delle Ferrovie Meridionali opposta la prescrizione alla domanda di risarcimento fatta dalla Ditta Polenghi per le cause espresse nell'esposizione del fatto, e dalla difesa fatta da quest'ultima contro quell'eccezione, consisteva nel vedere se la prima domanda presentata dall'interessato in via amministrativa pel risarcimento dei danni a sensi dell'art. 146 delle tariffe e condizioni dei trasporti sulle Strade Ferrate, allegato *D* della legge 27 aprile 1885, nel concreto, la domanda della Ditta Polenghi del 9 novembre 1887, giorno dell'arrivo della merce avariata a Codogno, avesse virtù di interrompere la prescrizione di sei mesi di cui nel citato articolo solamente dal giorno in cui venne fatta, siccome sostiene la Società Ferroviaria, ovvero potesse aver efficacia di continuare l'interruzione della prescrizione insino a che la pratica amministrativa fosse definitivamente esaurita;

« Imperocchè non vi era contestazione, e non vi poteva essere, chè dal 9 novembre 1887 al 25 luglio, giorno dell'instituzione del giudizio, vi decorse un termine di oltre sei mesi; e quando si dovesse misurare il corso della prescrizione dal giorno 10 novembre, sarebbesi compita ben prima che fosse iniziato il giudizio;

« Attesochè la Corte d'Appello di Milano nella denunciata sentenza, fondandosi esclusivamente sul significato grammaticale e giuridico della parola *interrompere* la prescrizione, e contrapponendola a quella di *sospendere*, è venuta nel senso che l'interruzione stabilita dall'art. 146 debba limitarsi al giorno della fatta domanda, vale a dire abbia bensì virtù di rendere inefficace, per la prescrizione di sei

mesi, il tempo decorso anteriormente alla stessa domanda, ma non impedisca che immediatamente dopo di essa ricominci il tempo utile a prescrivere;

« Attesochè però questa Corte regolatrice non può approvare cosiffatta interpretazione.

« Certo *interrompere* non significa *sospendere*, ma qui è il caso di applicare il noto aforisma: *la lettera uccide e lo spirito vivifica.*

« E se la Corte milanese si fosse addentrata ad indagare quale sia stata l'intenzione del legislatore nel dettare una così importante eccezione al diritto comune, secondo cui una domanda privata non vale ad interrompere il corso della prescrizione, sarebbe venuta certamente a ben diversa sentenza.

« E, per vero, se la legge volle con tale disposizione agevolare le amichevoli transazioni tra il vettore e la parte da esso danneggiata, collo stabilire che la costui domanda in via amministrativa valga ad interrompere il corso della prescrizione, si fa manifesto che siffatto scopo non sarebbe raggiunto quando la interruzione non avesse effetto progressivo insino a che perdurino le pratiche amministrative.

« Nel caso contrario quale utilità ne deriverebbe al danneggiato dalla stabilita interruzione? Nessuna, o pochissima; avvegnachè, essendo noto che generalmente la domanda di risarcimento viene proposta o subito, appena ricevuta la merce, o dopo pochi giorni appena, se dovesse tosto dopo di essa ricominciare il suo corso la prescrizione, il termine utile di sei mesi stabilito per proporre la domanda giudiziale sarebbe appena prolungato di qualche giorno, e l'apparente favore si risolverebbe in una derisione, e peggio in un inganno.

« Infatti è di tutta evidenza che la risoluzione di siffatte pratiche non può aver luogo in pochi giorni, e richiede talvolta parecchi mesi, siccome intervenne nella fattispecie, e frattanto decorrerebbe a danno dell'interessato ed a tutto favore dell'Amministrazione Ferroviaria buona parte se non tutto il termine utile a proporre la domanda giudiziale.

« Eppertanto se non si vuole calunniare la legge, e se la si deve intendere in modo conforme a giustizia, e che abbia a produrre qualche utile effetto, non è quello il modo di interpretarla, siccome fece la Corte milanese, bensì vuole essere intesa nel senso sostenuto dalla ricorrente, vale a dire, che il corso della semestrale prescrizione contro la proponibilità dell'azione di danno nei casi di cui si tratta non abbia principio che dal giorno in cui la pratica sia stata definitivamente risoluta.

« E con ciò intende la Corte Suprema di rispondere eziandio all'osservazione fatta dalla Corte d'Appello, che in ogni caso restano sempre salvi i sei mesi all'interessato per far valere il suo diritto? Certo che sì; ma allora che serve la stabilita interruzione?

« Attesochè male si oppone dalla controricorrente, che, volendo, per analogia applicare alla fattispecie l'art. 2128 C. C., debbasi applicare in tutti i suoi effetti; e così, essendo stata respinta la domanda in via amministrativa, debbasi pur anco ritenere come non interrotto il corso della prescrizione.

« È troppa infatti la differenza che corre tra la domanda giudiziale e la domanda privata in via amministrativa.

« Il giudice, respingendo la domanda, dichiara la non consistenza del diritto, ed il suo giudizio porta seco tutte le garanzie d'imparzialità e di giustizia.

« L'Amministrazione Ferroviaria all'incontro, per quanto sia rispettabile, non può presentare le medesime guarentigie perchè viene chiamata a spiegarsi nell'interesse proprio; e si sa come l'interesse offuschi spesse volte la ragione. Sarebbe quindi troppo grave il pericolo che correrebbe il danneggiato, quando, proponendo un modo di componimento, andasse incontro all'eventualità, sia pur rara, se vuolsi, per l'onorabilità delle Amministrazioni Ferroviarie, ma pur sempre possibile, di vedersi non solo respingere l'amichevole domanda, ma precludere nello stesso tempo la via a far valere i suoi diritti nelle forme giudiziali.

« Quindi è che rettamente interpretando una disposizione analoga a quella in esame, vale a dire l'art. 128 della legge sulle tasse di registro (testo unico 13 settembre 1874), la Corte di Cassazione romana, colle sentenze del 6 novembre 1884, in causa Finanze contro Leonino, e 10 gennaio 1889, in causa Istituto dei Sordo-Muti di Verona contro Finanze, ha deciso che il ricorso in via amministrativa interrompe la prescrizione sino alla definizione della pratica e dello esperimento amministrativo;

« Attesochè, avendo la Corte milanese giudicato in senso contrario, ha falsamente interpretato e malamente applicato l'articolo 146 sopracitato delle tariffe e condizioni ferroviarie, invocato dalla ricorrente nel primo mezzo di annullamento..... ».

I pochi che trovarono degna di plauso tale sentenza vi aggiunsero ancora altri argomenti: dissero cioè = « Se si » seguisse l'interpretazione così leggermente (*sic*) accolta » dalla Corte di Milano ne conseguirebbe che anche la *do-* » *manda giudiziale interrompe* e non *sospende:* cioè la pre- » scrizione ricomincerebbe l'indomani della citazione. — » L'articolo 146 equipara il reclamo amministrativo alla » citazione giudiziale. — Nulla osta acchè la *interruzione* » abbia effetto *continuativo:* e l'azione giudiziale ne è la » prova; dunque, esaurita la pratica amministrativa, inco- » mincia una nuova prescrizione. — La limitazione alla » *prima domanda* tende ad impedire che l'interessato possa » perpetuare l'azione rinnovando la domanda respinta; ma » da ciò non deriva che durante il periodo amministrativo » che tien dietro a questa domanda la prescrizione abbia a » continuare il suo corso. — Infine, sarebbe una enormità » sostenere che il rigetto del reclamo amministrativo abbia » a far considerare come non avvenuta la interruzione della » prescrizione con possibile effetto di rendere inammissibile, » come già prescritta, l'azione giudiziaria. Con tale sistema » il diritto del privato sarebbe posto in piena balìa della » Amministrazione interessata ».

Prima di rispondere a tutte queste obbiezioni dobbiamo ritornare alla avvertenza fatta in principio = che i due ultimi alinea dell'articolo 146 sono una aggiunta della Commissione Parlamentare al progetto elaborato dalla Commissione mista governativa. = E questa indagine storico-legislativa, ovvero di diritto costituendo, ha somma rilevanza nel dibattuto argomento; imperocchè, una volta dimostrato come l'aggiunta in questione fosse, anzichè inutile, dannosa, meglio sarà raffermata la illegalità di, in qualunque modo, ampliarla.

Dell'ultimo alinea dell'articolo 146 non sarebbe qui il caso di fare cenno se non per notare come anch'esso stuoni coi corretti termini dell'articolo primordiale. Infatti, perchè in ciò diversificare dal Codice? Questo lasciava la prescrizione delle azioni del vettore contro i terzi ai termini ordinari, e con ragione, stantechè se è giusta e giuridica la prescrizione a breve periodo per chi ha limitati affari che entro tal tempo ponno agevolmente regolarsi, lo stesso non è certo per una grande azienda ferroviaria e stante la disformità delle evenienze che ponno dar luogo ad azioni del vettore contro i terzi, sovratutto in materia di servizio cumulativo internazionale o trattandosi di rettifiche di tassazioni richiedenti lunghe e difficili indagini. Inoltre è linguaggio esatto questo « si prescrivono del pari entro il » termine di un anno, decorribile dal giorno della effettiva » consegna, le azioni del vettore contro lo speditore? ». Si volle alludere alla *consegna* in partenza? o alla riconsegna in arrivo? Che s'intese dire con quell'*effettiva?* Perchè si tacque del destinatario, ed in genere anche di altri contro i quali può avvenir caso, ed avviene, che il vettore agisca?... *Sed de hoc satis.*

Domandiamo piuttosto se fu a proposito l'aggiunta del penultimo alinea; in merito al quale occorrono le seguenti sommarie considerazioni:

Anzitutto la legge sul Registro (art. 127) in fatto d'interruzione di prescrizione è improntata ad un rigore eccezionale all'infuori del diritto comune, esigendo come unico mezzo la domanda giudiziale. Era quindi un equo correttivo quello dell'articolo 128 che ammette ad interrompere la

prescrizione la domanda fatta dal contribuente mediante un ricorso in due originali, uno dei quali a ritenersi dal Ricevitore e l'altro a restituirsi al ricorrente colla data di presentazione.

Simile correttivo poi costava assai poco in tale materia, non trattandosi che di lasciare all'oberato contribuente il necessario respiro onde ricuperare l'indebitamente pagato, mentre non è ammesso reclamo di sorta ***senza quitanza delle tasse pagate***, in omaggio alla massima fiscale ***solve et repete***. (*Continua*).

Nuove Costruzioni della Rete Sicula

Stato dei lavori al 1° novembre 1890 (*).

I. — Ferrovia Noto-Licata.

La forza media giornaliera presente sui cantieri dei seguenti tronchi, durante il mese di ottobre p. p. fu di numero 3900 operai, N. 380 carri e N. 95 bestie da soma.

1. *Tronco Noto-Rosolini.*

Movimenti di terra: la quantità di lavoro eseguito ha raggiunto il 95 p. 0|0 degli sterri ed il 92 p. 0|0 dei rinterri. ***Opere d'arte:*** il ponte a travata metallica di m. 35 sull'Asinaro è eseguito per 80|100 del totale e quello sul Tellaro pure a travata metallica, di m. 30 per 40|100: i manufatti di luce da m. 3 a m. 10 sono eseguiti per 90|100 del totale e quelli da m. 0.50 a m. 3 per 83|100. ***Stazioni:*** sono incominciati i lavori del fabbricato-viaggiatori nella fermata di S. Paolo; la stazione di Rosolini non è ancora incominciata. ***Case cantoniere:*** il lavoro delle case cantoniere, sia semplici che doppie è eseguito per 46|100 del totale. ***Passaggi a livello:*** è eseguito il 70 p. 0|0 del lavoro totale. ***Gallerie:*** sono in costruzione le gallerie Minniti (m. 128.50), Gioè (m. 330), Portella (metri 68) e Inferno (m. 154). Lo scavo di avanzata ha raggiunto m. 128.50 nella 1ª, m. 330 nella 2ª, m. 68 nella 3ª e m. 154 nella 4ª, per cui sono completamente perforate in piccola sezione.

2. *Tronco Rosolini-Pozzallo.*

Movimenti di terra: eseguito il 98 p. 0|0 dello scavo ed il 94 p. 0|0 del rialzo. ***Opere d'arte:*** gli acquedotti di luce da m. 0.50 a m. 3, sono eseguiti per il 72 p. 0|0 del totale e quelli da m. 3 a m. 10 pel 99 p. 0|0. ***Stazioni:*** il lavoro alla stazione di Spaccaforno non è ancora incominciato. ***Case cantoniere:*** eseguito il 75 p. 0|0 del lavoro totale. ***Passaggi a livello:*** compiuti per 90|100 del loro complesso.

3. *Tronco Pozzallo-Sampieri.*

Movimenti di terra: eseguito l'87 p. 0|0 dello scavo e l'80 p. 0|0 del rialzo. ***Opere d'arte:*** gli acquedotti da m. 0 50 a m. 3 sono fatti per 4|5 del totale ed i manufatti da m. 3 sono quasi ultimati completamente. ***Stazioni:*** Pozzallo, in corso di avanzata costruzione il fabbricato viaggiatori, il magazzino-merci e piano caricatore ed i cessi (eseguiti per oltre 35|100 del totale); Sampieri (fermata): il fabbricato viaggiatori è eseguito per 70|100 e la tettoia ed il piano caricatore per 80|100. ***Case cantoniere:*** è compiuto il 65 0|0 del lavoro totale. ***Passaggi a livello:*** eseguiti per 4|5 del loro complesso.

4. *Tronco Sampieri-Scicli.*

Movimenti di terra: Eseguito l'85 p. 0|0 degli sterri e il 73 p. 0|0 dei rinterri. ***Opere d'arte:*** i manufatti da m. 0.50 a m. 3 sono fatti per 65|100 del loro totale, e quelli da m. 3 a m. 10 per 4|5 circa. ***Stazioni:*** Scicli, sono in costruzione il fabbricato viaggiatori, il magazzino-merci e piano caricatore ed i cessi, e sono già eseguiti 7|10 del 1°, 8|10 del 2° e 5|10 del 3°. ***Case cantoniere:*** ultimate per la quinta parte del totale. ***Passaggi a livello:*** eseguiti 75|100 del totale.

(*) Per lo *stato dei lavori al 1° settembre 1890*, vedi n. 42 a pag. 665.

5. *Tronco Scicli-Modica.*

Movimenti di terra: sono eseguiti 71|100 di sterri e 50|100 di rialzi. ***Opere d'arte:*** il ponte obliquo a 3 arcate di m. 6 caduna sul Modica è eseguito per 3|4 del totale; i manufatti da m. 0.50 a m. 3 sono pure compiuti per 3|4 ***Stazioni:*** è fatto circa il quinto di lavoro nel fabbricato viaggiatori della stazione di Modica. ***Case cantoniere:*** il lavoro è appena iniziato. ***Passaggi a livello:*** eseguito il 10 p. 0|0 del lavoro totale. ***Gallerie:*** ne sono in costruzione 4: Fiumilato di metri 53, Mendorlese di m. 322, San Martino di m. 87 e Modica di m. 1689, lo scavo in piccola sezione ha raggiunto m. 3 nella 1ª, m. 250 nella 2ª, m. 75 nella 3ª e m. 379 nella 4ª.

6. *Tronco Modica-Ragusa Inferiore.*

Movimenti di terra: gli sterri sono eseguiti per 6|10 ed i rialzi per 4|10. ***Opere d'arte:*** il ponte a 3 arcate di m. 15 caduna sull'Erminio è eseguito per 4|10 del totale ed il viadotto a 5 arcate m. 8 ciascuna sul Veninata, per 2|10; il lavoro dei manufatti da m. 0.50 a m. 3 ha raggiunto il 45 p. 0|0 del totale, e quello dei manufatti da m. 3 a m. 10 il 20 p. 0|0. ***Stazioni:*** nessun lavoro è stato ancora eseguito per la stazione di Ragusa Inferiore. ***Case cantoniere:*** eseguite per circa 1|3 del totale. ***Passaggi a livello:*** fatto il 40 p. 0|0 del lavoro complessivo. ***Gallerie:*** sono in costruzione le gallerie: Costa del Diavolo di m. 418, Fiumara Grande di m. 652, Ottaviano di m. 500 e Piese di m. 114; l'avanzamento della piccola sezione ha raggiunto m. 91 nella 1ª, m. 275 nella 2ª, m. 271 nella 3ª e m. 53 nella 4ª.

7. *Tronco Ragusa Inferiore-Ragusa Superiore.*

Movimenti di terra: è già eseguito il 44 per 0|0 degli sterri ed il 38 p. 0|0 dei rinterri. ***Opere d'arte:*** i manufatti da m. 0.50 a m. 3 sono eseguiti per 28|100 del totale e quelli da m. 3 a m. 10 per 1|10 del complesso, è quasi compiuto il viadotto a 5 arcate di m. 8 ciascuna sul Cava Grande; il viadotto a 7 arcate di m. 12 ciascuna sul San Leonardo è fatto per 1|10 del totale, e quello a 4 arcate di m. 6 ciascuna più una di m. 12 sul Misericordia è eseguito per solo 1|20. ***Stazioni:*** nessun lavoro venne eseguito per la stazione di Ragusa Superiore. ***Case cantoniere:*** eseguito il quarto del lavoro totale. ***Passaggi a livello:*** fatto poco più della decima parte. ***Gallerie:*** sono 6, cioè: Monte di m. 78, Perato di m. 1016, Ragusa di m. 941, Cappuccini di m. 31.50, La Croce di m. 702 e Castiglia di m. 56; la prima e la sesta non sono ancora incominciate, e nelle altre lo scavo di avanzata ha raggiunto m. 266 nella 2ª, m. 288 nella 3ª, m. 31.50 nella 4ª e m. 175 nella 5ª.

8. *Tronco Ragusa Superiore-Vittoria.*

Movimenti di terra: è eseguito circa un terzo tanto degli sterri che dei rinterri. ***Opere d'arte:*** i manufatti da m. 0.50 a m. 3 sono compiuti per 4|10 e quelli da m. 3 a m. 10 per 46|100; è eseguito per 1|4 del totale il viadotto in 3 arcate di m. 8 ciascuna sullo Scarparo; il viadotto Paolina in 3 arcate, pure di m. 8 ciascuna, non è ancora incominciato. ***Stazioni:*** nessun lavoro venne eseguito per la fermata di Donnafugata e per la stazione di Comiso. ***Case cantoniere:*** eseguito circa un terzo del lavoro totale. ***Passaggi a livello:*** è fatto un quinto del lavoro complessivo. ***Gallerie:*** vi sono due gallerie, quella di S. Giovanni di m. 429 già perforata in piccola sezione per m. 272 e quella Boncampello di m. 60 non ancora iniziata.

9. *Tronco Vittoria-Terranova.*

Movimenti di terra: poco è fatto, cioè 8|100 degli sterri e 3|100 dei rialzi. ***Opere d'arte:*** sono eseguiti 7|100 dei manufatti da m. 0.50 a m. 3 e 16|100 di quelli da m. 3 a m. 10; si è posto mano ai lavori del ponte a travata metallica di m. 30 (centrale) più 2 da 5 m. ciascuna sul Durillo; il ponte a travata metallica di m. 20 sul Gela è eseguito per 45|100 del totale. ***Stazioni:*** sono in corso di costruzione i fabbricati della stazione di Vittoria; il fabbricato viaggiatori è fatto per 15|100, il magazzino-merci ed il piano caricatore per un quinto, ed il fabbricato-cessi per 60|100

del loro totale; venne iniziato il fabbricato viaggiatori nella fermata di Biscari. *Case cantoniere*: eseguite per poco più di un decimo del totale. *Passaggi a livello*: nulla di fatto.

10. *Tronco Terranova-Licata.*

Movimenti di terra: sono prossimi al loro compimento tanto gli sterri che i rialzi. *Opere d'arte*: sia gli acquedotti da m. 0.50 a m. 3 che i manufatti da m. 3 a m. 10 trovansi in istato di avanzatissima costruzione; il ponte sull'Imera a tre travate metalliche, di cui la centrale di m. 36 e le laterali di m. 32 è ultimato, e quasi ultimati sono i ponti a travata metallica di m. 14 sul Cattano e di m. 30 sul S. Pietro; il ponte in ferro di m. 14 sul Columella è eseguito per 6|10 del totale. *Stazioni*: in istato d'avanzata costruzione i fabbricati delle stazioni di Terranova e di Falconara, eseguiti in media per 75|100 del totale; in corso anche i fabbricati della fermata di Butera, ma molto meno avanzati di quelli delle stazioni precedenti. *Case cantoniere* e *passaggi a livello*: eseguiti all'incirca per oltre quattro quinti del loro totale.

II. — Linea Scordia-Caltagirone.

La forza media giornaliera presente sui cantieri dei seguenti tronchi durante il mese di ottobre p. p. fu di 2210 operai, 120 carri e 85 bestie da soma.

1. *Tronco Scordia-Militello.*

Movimenti di terra: sono eseguiti 75|100 di scavi e 66|100 di rialzi. *Opere d'arte*: prossimi a compimento gli acquedotti da m. 0.50 a m. 3 ed eseguiti per 3|4 del totale i manufatti da metri 3 a m. 10. *Stazioni*: fermata di Fildidonna, eseguito 1|5 del fabbricato viaggiatori ed un terzo della tettoia e piano caricatore: stazione di Militello, eseguito il 40 p. 0|0 del fabbricato viaggiatori ed il 60 p. 0|0 del magazzino-merci e del piano caricatore e dei cessi. *Case cantoniere*: eseguito una metà del lavoro totale. *Passaggi a livello*: eseguito il 40 p. 0|0 del lavoro complessivo.

2. *Tronco Militello-Vizzini.*

Movimenti di terra: sono quasi ultimati, imperocchè gli sterri sono eseguiti per circa 90|100 del totale e ad ultimare i rialzi manca solo il 5 p. 0|0. *Opere d'arte*: sono fatti 9|10 degli acquedotti da m. 0.50 a m. 3 e sono compiuti i manufatti da m. 3 a m. 10. *Stazioni*: per la fermata di Mineo sono in costruzione il fabbricato viaggiatori (eseguito per 1|6) e la tettoia e piano caricatore (eseguiti per 4|10); per la stazione di Vizzini è in costruzione il solo rifornitore, eseguito per la quinta parte. *Case cantoniere*: il lavoro fatto corrisponde a 15|100 del totale. *Passaggi a livello*: sono eseguiti per 45|100 del totale. *Gallerie*: sono due, entrambe già perforate in piccola sezione, l'una detta Grotta Bianca di m. 328 e l'altra detta Calvario di m. 364.

3. *Tronco Vizzini-Grammichele.*

Movimenti di terra: appena iniziati, sono eseguiti per 8|100 tanto di sterri che di rinterri. I lavori delle *opere d'arte*, *stazioni*, *case cantoniere* e *passaggi a livello* non sono ancora stati iniziati.

4. *Tronco Grammichele-Caltagirone.*

Movimenti di terra: eseguiti per circa 1|3 del totale. *Opere d'arte*: tanto gli acquedotti da m. 0.50 a m. 3 come i manufatti da m. 3 a m. 10 sono eseguiti per circa una terza parte del totale. *Stazioni*: sono in corso i vari fabbricati della stazione di Caltagirone, i quali sono fatti per circa un quinto del complesso. *Case cantoniere*: appena iniziate. *Passaggi a livello*: eseguito circa il 10 p. 0|0 del lavoro totale.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 5 dicembre 1890 (N. 287). — **Regio Decreto 4 novembre 1890**, numero **MMMDCCCCXCIV** (Serie 3ª parte supplementare), con cui è dichiarata di pubblica utilità la costruzione di un edificio scolastico nel comune di Castelvecchio Santa Maria Maggiore in provincia di Porto Maurizio, nella località detta dei Cappuccini, giusta il progetto particolareggiato d'esecuzione 10 agosto 1888, compilato dall'ingegnere Giacomo Agnesi, e relativo tipo planimetrico del 31 maggio 1889, visto dal Ministro dei Lavori Pubblici. — È assegnato il termine di due anni a decorrere dalla data del R. Decreto, per compiere le espropriazioni ed i lavori occorrenti.

— **Regio Decreto 4 novembre 1890**, numero **MMMDCCCCXCV** (Serie 3ª, parte supplementare) con cui è dichiarata opera di pubblica utilità la formazione di un campo di tiro a bersaglio in comune di Morbegno (Sondrio) ad uso di quella Società mandamentale di tiro a segno nazionale, giusta il piano particolareggiato d'esecuzione 16 giugno 1889, compilato dall'ing. Zecca Sisto, e relativo tipo planimetrico, visto dal Ministro dei Lavori Pubblici. — È assegnato il termine di tre anni, a decorrere dalla data del R. Decreto, per compiere le espropriazioni ed i lavori occorrenti.

— **Regio Decreto 10 novembre 1890**, numero **MMMDCCCCXCVI** (Serie 3ª, parte supplementare) con cui è dichiarata opera di pubblica utilità la condottura di acqua potabile nel comune di Giojosa Marea (Messina), giusta la planimeria 20 ottobre 1889, firmata dall'ing. Saverio Soraci, vista dal Ministro dei Lavori Pubblici. — Le espropriazioni e lavori occorrenti dovranno essere compiuti nel termine di un anno, a decorrere dalla data del R. Decreto.

— **Regio Decreto 10 novembre 1890**, numero **MMMDCCCCXCVII** (Serie 3ª, parte supplementare) con cui è dichiarata opera di pubblica utilità la condotta di acqua potabile nel comune di Formello (Roma) dalle sorgenti Fica e Carissima, a condizione che la metà dell'acqua di quest'ultima sia lasciata sul luogo e che il comune predetto vi costruisca apposito fontanile. — Le espropriazioni e i lavori saranno eseguiti in base al piano 4 settembre 1886, compilato per cura della Società per le condotte d'acqua, e visto dal Ministro dei Lavori Pubblici, e dovranno essere compiuti nel termine di anni tre a decorrere dalla data del R. Decreto.

Gazzetta Ufficiale del 9 dicembre 1890 (N. 289). — **Regio Decreto 13 novembre 1890**, numero **7276** (Serie 3ª), con cui la strada Monza-Saronno è inscritta nell'elenco delle strade provinciali di Milano ed è approvato l'andamento generale adottato dalla rappresentanza provinciale e segnato in turchino sulla carta dell'Istituto Geografico Militare, che sarà vistato dal Ministro dei Lavori Pubblici.

— **Regio Decreto 21 novembre 1890**, numero **MMMMVII** (Serie 3ª), con cui è rinnovata la dichiarazione di pubblica utilità della costruzione di una strada dal largo della Parocchia nell'abitato di S. Antimo (Napoli) all'incontro della via provinciale Casandrino-Giugliano, giusta il progetto particolareggiato d'esecuzione 2 gennaio 1876 e relativa planimetria già vista dal Ministro dei Lavori Pubblici. — È assegnato il termine di quattordici mesi, a decorrere dalla data del R. Decreto, pel compimento delle espropriazioni e dei lavori.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Inaugurazione della XVII Legislatura. — *Gli interessi materiali nel Discorso della Corona.* — La Seduta Reale per l'inaugurazione della XVII Legislatura (1) del Parlamento ebbe luogo mercoledì, 10 corrente, alle ore 11 ant., nella grande Aula del Palazzo di Montecitorio.

Dal Discorso, letto da S. M. il Re per l'apertura della prima Sessione della XVII Legislatura, riportiamo i seguenti brani riferentisi agli interessi materiali della Nazione:

« A dimostrare intanto la serietà del nuovo periodo parlamentare dovrà essere anzitutto cura comune la solidità della finanza.

« Il Mio Governo Vi presenterà, Signori Deputati, il bilancio pel prossimo esercizio finanziario coi provvedimenti da cui attende il pareggio; e il Parlamento saprà trovare, con economie nei pubblici ufficii e col riordinamento degli attuali tributi, quanto basti per ottenerlo.

(1) Circa la chiusura della quarta ed ultima Sessione della XVI Legislatura e per richiamo ai disegni di legge caduti in conseguenza della chiusura vedi la « Cronaca parlamentare » del n. 82.

« I Miei Ministri quindi Vi proporranno di rendere meno costosi gli ordinamenti amministrativi. Questi riusciranno più semplici e più spediti e meglio risponderanno al logico concetto, che il Governo deve astenersi dallo intervenire là dove possa esplicarsi l'iniziativa dello individuo, e basti l'azione del Comune e della Provincia (*Benissimo*).

« Rassodata negli animi, come di fatto, l'unità nazionale, partecipi della cosa pubblica tutti i cittadini, ed assicurata insieme la vigilanza e la tutela dei supremi poteri dello Stato, onde non trasmodi e non degeneri la vita locale, contro la volontà di tutta la Nazione. Voi potrete ora, con tranquillo e riposato animo, liberare l'amministrazione da quei congegni che impacciano, invece di promuovere, il progresso ed il lavoro nazionale (*Applausi*).

« Consolidata la finanza, riordinato il credito con le leggi che Vi saranno proposte onde uscire dal disagio economico, si potrà attendere da quel lavoro, equamente protetto, la pubblica prosperità ».

Camera dei Deputati.

Mozioni, interpellanze ed interrogazioni. — *Comunicazione.* — Nella seduta del 12 corrente, appena il presidente Biancheri ebbe dichiarata costituita la Camera, fu data comunicazione, fra le altre, della seguente domanda di interrogazione dell'on. Bonghi al Ministro dei Lavori Pubblici: *se e sin dove è stata eseguita la legge del 20 luglio 1890.* — La legge, di pari data, n. 7008 (Serie 3ª) è quella sulla *modificazione di assegni per opere ferroviarie,* pubblicata nel *Monitore,* n. 32 del 9 agosto corrente anno.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Aumenti di stipendio e gratificazioni al personale della Mediterranea.

Nella seduta del Comitato delle Strade Ferrate del Mediterraneo, tenutasi il 5 corrente, il Direttore Generale ha fatto presente che, avvicinandosi la fine d'anno, occorreva stabilire la somma da erogarsi per le promozioni generali con decorrenza 1° gennaio 1891; e il Comitato, facendo buon viso a questa proposta, ha deciso di autorizzare la produzione delle proposte per aumenti di stipendio e gratificazioni al personale, stabilendo a tal uopo la somma di L. 750,000, pari a quella stanziata lo scorso anno.

><

Per l'apertura all'esercizio di tratto della linea di circonvallazione di Milano.

È stato presentato al R. Ispettorato Generale delle strade ferrate il verbale della conferenza tenuta il giorno 21 novembre p. p. presso l'Ufficio del R. Ispettorato di Circolo ferroviario in Milano, fra i rappresentanti del predetto Ispettorato Generale e delle Amministrazioni delle ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico, per prendere concerti in merito ai provvedimenti necessari per aprire all'esercizio la *linea di circonvallazione di Milano nel tratto compreso fra le stazioni di Rogoredo e di Porta Sempione.*

Ci consta a questo proposito che, colla scorta dei progetti presentati dalla Società delle ferrovie del Mediterraneo, e previo accordo con la Società delle ferrovie dell'Adriatico per l'armamento delle tratte 4ª, 5ª e 6ª e per i provvedimenti nelle stazioni di Rogoredo e di Porta Romana, i convenuti all'adunanza riconobbero la necessità dei seguenti lavori, la cui spesa, escluso il materiale metallico di armamento, è preventivata di L. 300,000.

1. Armamento del binario della strada provinciale Pavese alla stazione di Porta Sempione, ed impianto di siepe di chiusura dalla stazione di Porta Romana a quella di Porta Sempione in sostituzione delle cancellate previste in progetto;

2. Impianto di tre binari di manovra e deposito in stazione di Porta Romana in relazione al progetto generale di detta stazione, appositamente col legati fra loro e con quelli di corsa, nonchè delle tratte di binari di manovra contemplate nel progetto, fino agli allacciamenti esistenti degli Stabilimenti Invitti e Vanzetti;

3. Impianto di una baracca in stazione di Porta Romana per servizio movimento e telegrafo; dei segnali di protezione da manovrarsi a mano invece di quelli previsti in progetto da manovrare con apparati centrali, e completamento della chiusura con cancellate;

4. Impianto in stazione di Rogoredo di due binari di ricovero opportunamente allacciati con quelli esistenti, invece dei quattro previsti in progetto, previa l'occorrente espropriazione di terreni, da estendere, in previsione dei futuri ampliamenti delle stazioni, ai terreni occorrenti per l'impianto degli altri due binari considerati in progetto; e chiusura mediante siepe della proprietà ferroviaria;

5. Impianto della linea telegrafica, con posto a Porta Romana.

><

Per riforme nel servizio dei viaggiatori sulle tre grandi Reti.

Sappiamo che la Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha compiuto recentemente uno studio preliminare intorno alle riforme che sono reclamate nel servizio dei viaggiatori.

Il risultato di tali studi sarà esaminato dalle Amministrazioni ferroviarie dell'Adriatico e della Sicilia; dopo di che, di comune accordo fra le tre Società, saranno iniziati gli studi definitivi per addivenire a pratiche conclusioni.

><

La conferenza a Roma per la colonizzazione interna del Regno.

Il giorno 5 corrente si è riunita al Ministero dei Lavori Pubblici la Commissione — di cui abbiamo detto nelle « Informazioni » del n. 48 a pag. 767 — composta dai rappresentanti dei Ministri dell'Interno, dell'Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici e dai delegati delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie per discutere sulle facilitazioni, più estese di quelle previste nelle Convenzioni, da farsi ai lavoranti, coloni e loro famiglie che debbono recarsi nell'interno del Regno per la colonizzazione.

La Commissione tenne due sedute lo stesso giorno 5 e continuò i suoi lavori il giorno 6. Con leggiere modificazioni furono accettate le proposte del Governo nell'interesse della classe operaia. Gli strumenti del lavoro si trasporteranno gratuitamente.

><

Ferrovia Parma-Spezia
(*Raddoppio del binario fra il casello 88 e Spezia*).

Siamo informati che i lavori di raddoppiamento della ferrovia Parma-Spezia, nel tratto compreso fra il casello N. 88 e Spezia, ai quali provvede a proprie spese lo Stato, sotto la sorveglianza della Società delle strade ferrate del Mediterraneo, sono molto avanzati, cosicchè sarà possibile incominciare fra breve, sul tronco stesso, la prova dell'armamento; al quale effetto la predetta Società ha chiesto la necessaria autorizzazione al Ministero dei Lavori Pubblici.

><

Ferrovia Napoli-Ottaiano.
(*Provvedimenti per l'apertura all'esercizio*).

Ricordato (1) che la Società subconcessionaria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da Napoli

(1) Vedi « Notizie ferroviarie italiane » del n. 49 a pag. 781.

ad Ottaiano ha fatto domanda al R. Ispettorato delle Strade Ferrate perchè sia proceduto da apposita Commissione governativa alla visita di ricognizione della linea stessa (escluso il tratto urbano) per poterla aprire all'esercizio, aggiungiamo che la Società ha sottoposto all'approvazione governativa gli schemi dei seguenti regolamenti:

a) per la composizione e circolazione dei convogli;

b) pei segnali;

c) pei macchinisti e fuochisti;

d) pel servizio del personale di manutenzione e sorveglianza e degli sviatori.

><

Ferrovia Salerno-San Severino.
(*Stato lavori tronco Fratte-Capezzano 1° dicembre 1890*).

Riceviamo da Salerno le seguenti informazioni, riferite al 1° del corrente mese, sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco da Fratte a Capezzano, della ferrovia Salerno San Severino, in appalto all'Impresa Rocco d'Alessandro.

La situazione della galleria elicoidale delle Fratte, della lunghezza di m. 2379, che è l'opera più importante del tronco, all'epoca predetta, era la seguente: *scavo*: avanzata m. 1451.20; calotta metri 1421.40; strozzo m. 1365.10; piedritti m. 1325.70; regolamento m. 1321.85; *muratura*: calotta metri 1366.55; piedritti m. 1304.70; arco rovescio m. 169.30. L'avanzamento medio complessivo, per ambedue gli imbocchi, durante il mese di novembre è stato di m. 1.47 per giorno.

Per la stazione di Fratte sono compiuti, meno le opere di finimento, il fabbricato dei viaggiatori, il piano caricatore coperto ed il magazzino per le merci; sono quasi ultimati i marciapiedi, ed i cessi sono eseguiti per 8|10 del totale. Sono anche ultimate le case cantoniere, alle quali non mancano che pochi lavori di finimento; e così dicasi delle opere d'arte e dei muri di sostegno.

><

Ferrovia Palermo-Catania.
(*Lavori di ristauro-murature di rivestimento gallerie*).

La Direzione Generale delle strade ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa un progetto per lavori di restauro delle murature di rivestimento delle Gallerie 1ª e 2ª Passarello lungo la ferrovia Canicattì-Licata, situate, la 1ª fra i chilom. 183.510.40 e 183.987.21 e la 2ª fra i chilometri 184.094.89 e 185.004.25 da Palermo, della linea Palermo-Catania.

La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori medesimi ammonta complessivamente a L. 342,731.98 di cui L. 168,150.76 rappresentano l'importo di opere di assoluta urgenza e L. 174,581.22 rappresentano l'importo di opere che quantunque indispensabili, se ne può procrastinare la esecuzione. Alla esecuzione dei lavori, la Società propone che venga provveduto mediante cottimo a trattativa privata.

I lavori stessi consistono:

1. Nella riparazione quasi totale delle murature di rivestimento di entrambe le gallerie, deformate o lesionate;

2. Nella ricostruzione del rivestimento nel tratto della 2ª galleria compresa fra m. 559 e m. 574 dell'imbocco Palermo;

3. Nella riparazione di 9 garette, per le quali è anche proposta la ricostruzione in mattoni del vòlto e degli stipiti.

><

Stazione di Barletta.
(*Impianto del servizio d'acqua*)

La Direzione Generale delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti all'impianto del servizio d'acqua nella stazione di Barletta, derivandola dal fiume Ofanto. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 118,000.

Alla esecuzione dei proposti lavori verrà provveduto mediante gara a licitazione privata per quanto riguarda i movimenti di terra e le opere murarie; e mediante gara a licitazione privata o a trattativa privata, per quanto riflette l'impianto dei meccanismi e della condotta. Il primo degli appalti stessi prevede una spesa di L. 20,600; ed il secondo una spesa di L. 75,600. Alla fornitura delle vasche metalliche, delle colonne idrauliche e delle tubolazioni relative, ed all'impianto di queste ultime, provvederà in economia la Società.

><

Modificazioni all'orario dell'Adriatica.

La Direzione Generale delle strade ferrate Meridionali ha rimesso per approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici i progetti di modificazione degli orari riguardanti le linee *Gallipoli-Brindisi*, *Zollino-Otranto*, *Roma-Firenze* e *Milano-Verona*, da introdursi in seguito al cambiamento di orario sulle ferrovie della rete Mediterranea, pel mantenimento delle coincidenze.

Le suddette modificazioni devono attuarsi il giorno 18 del corrente mese, contemporaneamente cioè coll'andata in vigore del nuovo orario sulla rete Mediterranea.

><

Attuazione di biglietti d'andata e ritorno sull'Adriatica.

La Direzione Generale delle strade ferrate Meridionali ha disposto che in via di esperimento venga sollecitamente attuata la corrispondenza con biglietti di andata e ritorno delle tre classi, a riduzione normale, dalla stazione di Campello a quella di Spoleto, e ciò in vista dell'apprezzabile movimento dei viaggiatori che attualmente si verifica fra la prima e la seconda delle ricordate stazioni.

><

Per la soppressione di biglietti andata e ritorno sulla Mediterranea.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ritenuto che esiguo e affatto insignificante è il numero dai viaggiatori che si valgono dei biglietti di andata e ritorno fra le stazioni di Pavia e di Broni e Stradella, via Voghera; fra Novi e Milano P. T.; fra Broni, Palestro e Vercelli da una parte e Groppello Cairoli dall'altra; fra Castellina in Chianti e Montepulciano; e fra Luino e Porto Valtravaglia e Porto Valle...

><

Amministratori e Sindaci della Mediterranea.

In seguito alle elezioni avvenute nell'Assemblea Generale degli Azionisti della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, tenutasi il 27 u. s. novembre (1) il Consiglio d'Amministrazione ed il Collegio dei Sindaci sono così composti:

(1) Vedi « Informazioni » del n. 48, pag. 764.

(*Consiglio d'Amministrazione*).

Presidente, Belinzaghi conte comm. Giulio, senatore del Regno — *Vice-Presidenti:* Allievi comm. Antonio, senatore del Regno e Pariani comm. Antonio — *Consiglieri:* Arlotta comm. Mariano; Berardi march. Filippo, senatore del Regno; Bingen comm. Adolfo; Borghese Don Francesco, duca di Bomarzo; Casana barone avv. Ernesto; Cavallini cav. Luigi; Colonna don Fabrizio, principe d'Avella, senatore del Regno; Falcone comm. avv. Giacomo; Frescot comm. avv. Filiberto, senatore del Regno; Malvano comm. Alessandro; Maraini comm. ing. Clemente; Maurogordato comm. Matteo; Marsaglia comm. ingegnere Giovanni; Di Montagliari marchese comm. Giovanni; Podestà comm. barone Andrea, senatore del Regno; Rava comm. Enrico; Trezza comm. Cesare; Villa comm. Achille; Vimercati comm. Gaetano: Visconti Venosta nob. comm. Giovanni.

(*Collegio dei Sindaci*).

Sindaci effettivi: Bigatti cav. Ambrogio; Bignami comm. Enea; Silvestri cav. rag. Giovanni; Oppenheim barone Alberto; Schuster Burckhardt G. G.; — *Sindaci supplenti*: Alasia comm. ing. Filiberto; Crispi avv. Antonio.

><

Attivazione di doppio binario sulla Mediterranea.

Sulla tratta *Torrazza-Chivasso* della *linea Torino-Milano*, come abbiamo già preannunciato nelle « Informazioni » del n. 49, a pag 779, e sulla tratta *Broni-Casteggio* della *linea Alessandria-Piacenza*, a datare dal 17 corrente mese, sarà attivato il servizio a doppio binario incominciando dal treno merci 1326 per la prima tratta e dal treno 401 per la seconda.

><

Attivazione di apparati centrali sulla Mediterranea per manovra di scambi e segnali.

Coll'attivazione del doppio binario fra Chivasso e Torrazza — di cui nella precedente informazione — incomincierà a funzionare al *Bivio di Castelrosso* (*Diramazione della linea di Casale dalla Torino-Milano*) un apparato centrale (sistema Saxby e Farmer) per la manovra degli scambi del Bivio e dei relativi segnali di protezione.

I segnali che comandano ai treni sono:

Verso Torino: due alberi semaforici, l'uno ad un'ala e l'altro a due ali sovrapposte;

Verso Milano: due alberi semaforici ad un'ala;

Verso Casale: due alberi semaforici con un'ala.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che con alcune riserve si possano approvare le due perizie ed i due nuovi contratti stipulati colle Ditte Travaglini e Borgatto per la provvista dei cippi e pell'esecuzione dei lavori riguardanti la conterminazione della proprietà ferroviaria lungo le linee *Savona-Bra* e *Cairo-Acqui*. La spesa risultante dalle premenzionate perizie è di L. 62,300 per la fornitura dei cippi, e di L. 107,500 pei lavori di conterminazione:

2° Che possa essere accolta, giusta la proposta fatta dalla Società per le Strade Ferrate Meridionali, la domanda di proroga di un anno al termine, scaduto il 7 giugno 1890, per il compimento delle espropriazioni e dei lavori pell'ultimazione del tronco da Matelica a S. Severino, nella ferrovia da *Macerata* ad *Albacina*;

3° Che si possa approvare lo schema di convenzione, concordato col Consorzio della ferrovia *Arezzo-Sinalunga*, per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia medesima, alla quale il Governo accorderebbe un sussidio chilometrico di L. 3000 per la durata di 70 anni. La nuova linea ferroviaria misura la lunghezza di m. 39,400; ed il suo importo totale, compreso anche il materiale mobile, è preventivato in lire 3,930,000.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, si è pronunciato favorevolmente intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto di ampliamento dei locali doganali nella stazione ferroviaria di S. Giovanni a Como.

2. Progetto delle travate metalliche lungo il tronco Roccaravindola-Monteroduni-Isernia, della ferrovia Caianiello-Isernia.

3. Progetto di consolidamento fra i km. 163 e 164 della ferrovia Roma-Sulmona.

4. Piani generali di fermate o stazioni lungo la linea Scordia-Caltagirone.

5. Progetto per l'impianto di servizio merci alla fermata di Bellisio lungo il tronco Fabriano-Pergola della ferrovia Fabriano-S. Arcangelo.

6. Progetti particolareggiati delle stazioni e fabbricati lungo la tratta Avellino-Montemarano della linea Avellino-Ponte S. Venere.

7. Piani generali delle stazioni e fermate nel tratto Noto-Terranova della ferrovia Noto-Licata.

NECROLOGIA

PAOLO AMILHAU.

La deplorata inattesa scomparsa del comm. P. Amilhau, a cui ci legavano sentimenti di ammirazione e di riconoscenza, ci indusse a rivolgerci ad egregia persona, prezioso amico nostro, che per le sue attinenze, mantenute per tanti anni coll'estinto, era in grado di meglio conoscere le fasi della sua vita e le doti di cui era fornito.

L'amico nostro ci favorisce i seguenti cenni, che con animo riconoscente pubblichiamo, associandoci pienamente ai sentimenti ed ai concetti da lui espressi.

Domenica scorsa è morto a Parigi il comm. ing. Paolo Amilhau.

Era nato a Tolosa nel 1826. Compì gli studi alla Scuola Politecnica di Parigi, indi entrò nell'Esercito. Fece la campagna del 1859, col grado di ufficiale superiore nell'Arma del genio.

Allorquando gli Austriaci si ritirarono e distrussero parte del ponte di Buffalora, egli, sotto il fuoco nemico, ne diresse i lavori di ripristino che permisero il passaggio al Corpo d'esercito che primo attaccò Magenta.

Finita la guerra, diede le dimissioni, e poco tempo dopo ritornò in Italia coll'incarico di far studi e trattative per ottenere dal Governo la concessione di nuove ferrovie da costruirsi nelle provincie meridionali. Fallito questo scopo, perchè tale concessione venne a preferenza data alla Società italiana, ritornò in Francia; ma venne ben tosto rimandato da noi, con altra, non meno importante, missione: quella di prender parte alle trattative per l'acquisto delle linee piemontesi dello Stato. Dopo conchiusa la nota convenzione per tale compera, e costituita la Società dell'Alta Italia, fu destinato a Torino, quale Direttore dell'Esercizio, e poco dopo nominato Direttore Generale.

Coprì questa carica fino al giorno in cui, colla convenzione di Basilea, le linee concesse alla Società dell'Alta Italia furono riscattate dal Governo. Allora ritornò in Francia, da dove passò successivamente a dirigere la costruzione di ferrovie in Serbia ed al nord della Spagna.

Durante il periodo (1865-1874), in cui fu a capo della Amministrazione dell'Alta Italia, mostrò rara intelligenza e conoscenza delle materie ferroviarie e spiegò una straordinaria operosità. Fu lui che riorganizzò, su buone basi, l'Amministrazione; fu lui che introdusse in Italia nuove svariate forme di ricapiti di viaggio con notevoli riduzioni nei prezzi e che stabilì altre agevolezze, delle quali il pubblico fruisce tuttora. Devonsi pure a lui radicali innovazioni di tariffe pei trasporti delle merci, che diedero un vigorosissimo impulso al movimento commerciale delle provincie settentrionali italiane ed a quello di esportazione. Legato in stretta amicizia col Duca di Galliera, fu lui il suo consigliere nell'atto munifico di quel generoso cittadino genovese, cui si devono, in gran parte, i lavori di ampliamento del porto di Genova, così poco conosciuti e pure così meritevoli di ammirazione.

Oltre ad essere tecnico ed organizzatore valentissimo, l'Amilhau aveva varia ed estesissima coltura ed animo generoso. La straordinaria sua vigoria di mente e di carattere lo rendeva proclive alla lotta, e ciò gli ha creato degli avversari.

Ma l'opera sua rimase; e davanti ad essa i molti e sinceri amici che ebbe in Italia e gli stessi avversari suoi sono oggi concordi nel rimpianto di quest'uomo che tanto fece pel paese nostro e tanto lo amò.

Mercoledì scorso ebbero luogo solenni funerali a Parigi, ai quali intervennero i rappresentanti di gran numero di Società ferroviarie francesi ed estere, e, fra essi, quello della italiana del Mediterraneo nella persona del comm. Bachelet. Erano pure rappresentati gli Stabilimenti bancari ed industriali coi quali l'Amilhau ebbe rapporti nella sua attivissima sfera d'azione. La salma venne quindi trasportata nel sepolcro di famiglia presso Tolosa.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Varese-Porto Ceresio. — *Il Comitato esecutivo e la dimanda di concessione da parte della Nord-Milano.* — Della dimanda per la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea Varese-Porto Ceresio presentata al Ministero dei Lavori Pubblici dalla Società per le Ferrovie Nord-Milano abbiamo fatto cenno nelle « Informazioni » del n. 49, a pag. 780. Di tale domanda, naturalmente, venne data comunicazione al Comitato esecutivo della linea stessa, che tenne all'uopo seduta il 1° corrente.

Circa questa seduta riportiamo dalla *Cronaca Prealpina* di Varese:

« Datasi lettura della nota indirizzata dalla Direzione della Nord-Milano per ottenere l'appoggio morale alla domanda di concessione presentata al Governo, il Comitato, dopo una lunga discussione, si trovò unanime nel ritenere che allo stato delle cose non si potesse dare a quella richiesta accoglienza favorevole.

« Fu opportunamente ricordato come dal luglio scorso — epoca in cui il Comitato deliberò di accordare l'invocato suo appoggio alla Mediterranea — non solo questa non diede motivo di dubitare della serietà delle sue intenzioni, ma, spingendo alacremente gli studi preparatori, ebbe a mostrare che non irragionevolmente erasi riposta fiducia nell'opera sua.

« D'altra parte non parve probabile che alla nuova domanda avanzata dalla Nord-Milano il Governo possa far buon viso, e respingere la domanda consimile precedentemente sporta dalla Mediterranea ».

Ricordiamo, poi, come: della dimanda della Mediterranea per la concessione di una ferrovia da Varese a Porto Ceresio, abbiamo detto nelle « Informazioni » del n. 27, a pag. 429; degli studi iniziati dalla Società Mediterranea con l'autorizzazione del Ministero dei Lavori Pubblici, abbiamo data informazione nel n. 32 a pag. 510; e della deliberazione del Comitato esecutivo, conseguentemente alla domanda di concessione presentata dalla Mediterranea il 23 scorso luglio, abbiamo data notizia nel n. 31 a pag. 496.

— *La Deputazione provinciale di Como e la dimanda della Nord-Milano.* — Sullo stesso argomento ci scrivono da Como che quella Deputazione provinciale, in considerazione che la nuova ferrovia proposta fra Varese e Porto Ceresio, per la quale la Società delle ferrovie Nord-Milano ha chiesto al Ministero dei Lavori Pubblici la concessione della costruzione e dell'esercizio, assicurerebbe una nuova comunicazione colla Svizzera, giovando nello stesso tempo alle industriali popolazioni dei due mandamenti di Arcisate e di Varese, e che darebbe certo maggiore impulso e maggiore vita alle ferrovie della Provincia Comasca, ha vivamente raccomandato al predetto Ministero che sia favorevolmente accolta la domanda della prefata Società delle ferrovie Nord-Milano per la concessione della ferrovia della quale trattasi.

Ferrovia Napoli-Amalfi. — *Per la visita di ricognizione del primo tronco Napoli-S. Giuseppe.* — È stata preannunciata la visita di ricognizione del primo tronco Napoli-S. Giuseppe, della ferrovia a scartamento ridotto tra Napoli ed Amalfi.

Diamo intanto alcune brevi notizie sul tronco stesso, sul suo materiale mobile e fisso.

Questo primo tronco misura 24 chilometri circa ed ha sette stazioni.

Il materiale mobile e fisso per questo primo tratto è stato costruito dall'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'egregio ing. Kossuth.

Le locomotive sono state costruite nel reputato Stabilimento dei signori Miani e Silvestri in Milano.

La nuova ferrovia comincerà a funzionare prima del nuovo anno; e sarà esercitata da una Società anonima, il cui Consiglio di Amministrazione è presieduto dal principe di Serignano.

Circa provvedimenti per l'apertura all'esercizio vedi nelle « Informazioni » di questo numero.

Ferrovia Cava dei Tirreni-Amalfi. — *Per lo studio del progetto definitivo da parte del Governo.* — Il Consorzio per questa ferrovia, detta Amalfitana, ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè il Governo faccia studiare il progetto definitivo accordando alla linea i benefici delle vigenti leggi, 29 luglio 1879 (N. 5002, Serie 2ª) e 27 aprile 1885 (N. 3048, Serie 3ª).

Funicolare di Bergamo. — *Prove d'un apparecchio di sicurezza, ossia funzionamento di una seconda fune* — Al progetto e relativo studio, e al favorevole parere di una Commissione tecnica prefettizia per l'impianto di un nuovo apparato meccanico da stabilirsi nella stazione superiore della funicolare per il funzionamento di una seconda fune metallica da applicarsi alle carrozze, abbiamo accennato nelle « Informazioni » del n. 27 a pag. 430.

Annunciasi ora che il 5 corrente, alla presenza di una Commissione tecnica nominata dal prefetto e composta di 5 ingegneri, vennero eseguite le esperienze sul nuovo apparecchio di sicurezza della funicolare. Questo consiste, lo ripetiamo, in una seconda fune di riserva che rimane sempre in tensione e destinata a frenare ed arrestare le carrozze quando si rompe la fune di comando. L'apparecchio, studiato con molta competenza dal direttore ing. Valzelli, corrispose perfettamente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Spese per le costruzioni ferroviarie nel bilancio 1891.* — Circa le previsioni e gli studi della Commissione del bilancio, rimandiamo i nostri lettori al n. 36, pag. 576, ove abbiamo esposto sommariamente lo stato della questione in seno alla Commissione stessa.

Essendo ora stato votato il bilancio dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1891, il quale indica quali costruzioni ferroviarie debbano compiersi dallo Stato e dalle Società, possiamo riassumere le cifre principali.

Le spese non possono oltrepassare la somma di 159,000,000 di franchi, non compreso il valore del materiale rotabile. Inoltre il Ministro dei Lavori Pubblici può autorizzare nel 1891, come un acconto per spesa di primo impianto per lavori complementari, la somma di fr. 45,000,000.

Sono adunque poco più di 200,000,000 di franchi che le grandi Compagnie sono autorizzate ad impiegare in nuove costruzioni nel 1891 e cioè: *Nord*, fr. 20,100,000; *Est*, fr. 42,800,000; *Ouest*, fr. 30,300,000; *P. L. M.*, franchi 31,400,000; *Orléans*, fr. 50,600,000; *Midi*, fr. 17,200,000; spese generali ed interessi, franchi 16,000,000. In totale fr. 204,000,000.

Ferrovie Svizzere. — *Domanda della concessione della ferrovia per il Lötschberg.* — I signori colonnello Desgouttes, ing. Lommel, consigliere nazionale Bühler (Frutigen), Pümpin e Herzog (Berna) hanno inoltrato al Dipartimento delle ferrovie una domanda di concessione per una ferrovia per il Lötschberg (lago di Thun-Frutigen-Lötschberg con unione alla ferrovia del Sempione presso Visp o Briga). La ferrovia avrebbe uno scartamento normale con pendenza massima del 30 0|00. La spesa sarebbe preventivata in 45 milioni.

Ferrovie Austro-Ungariche. — *Prodotti della tariffa a zone in Ungheria nel primo anno di sua applicazione.* — Dai dati statistici raccolti sul traffico dei viaggiatori durante il primo anno della applicazione della tariffa per zone sulle ferrovie ungheresi risulta, in paragone con quelli dell'anno precedente, che tanto il numero dei viaggiatori, quanto l'introito dei proventi ferroviari, hanno raggiunto una cospicua cifra non mai ottenuta fin qui, e che costituisce la migliore riconferma dei vantaggi commerciali e finanziari della grande riforma ferroviaria attuata dal signor Baross, Ministro Ungherese del Commercio.

E per fermo, dal 1° agosto 1889 sino al 1° agosto 1890, cioè durante il primo anno di applicazione della tariffa per zone, si rilasciarono N. 13,456,312 biglietti ferroviari per viaggiatori, cioè 7,629,158 biglietti per il traffico a piccola distanza e 5,827,154 biglietti per il traffico a grandi distanze; il numero dei bagagli ascese a N. 604,761.

L'introito fu per il trasporto dei viaggiatori, di 10,862,486 fiorini, e per quello dei bagagli di 589,678 fiorini, e così in totale 11,542,164 fiorini; mentre l'annata precedente, cioè dal 1° agosto 1888 al 1° agosto 1889, quando la tariffa per zone non era in vigore, furono rilasciati 5,684,845, biglietti per viaggiatori, si spedirono N. 468,822 bagagli e si introitarono, pel trasporto viaggiatori fiorini 9,042,064, e pel trasporto bagagli fiorini 376,940, ossia in totale 9,424,004 fiorini.

Cosicchè per l'esercizio dal 1° agosto 1889 al 1° agosto 1890 si è verificato un aumento di 7,771,467 viaggiatori e di 135,939 bagagli; ed un maggior introito, per il trasporto dei viaggiatori di 1,815,422 fiorini, e per il trasporto dei bagagli di 212,738 fiorini, ossia un aumento totale di prodotto di fiorini 2,028,160.

Siamo informati che al Ministero Ungherese del Commercio sono prossimi a compimento gli studi intesi ad applicare anche ai trasporti ferroviari delle merci il sistema della tariffa per zone.

Per il prospetto riassuntivo degli studi precedentemente pubblicati nel *Monitore* circa i progetti e l'applicazione della tariffa a zone in Europa, sino alla fine del primo semestre dell'anno corrente, vedasi l'articolo nel n. 29 del 19 luglio a pag. 460.

Ferrovie Germaniche. — *Per l'unificazione delle tariffe.* — Annunciasi che il Governo Bavarese ha proposto agli altri Governi dell'Impero Germanico di adottare un'unica tariffa per il trasporto dei viaggiatori.

Sarebbero, anzitutto, abolite tutte le speciali tariffe di riduzione per i treni di piacere. Per i treni diretti i prezzi proposti nella tariffa unica sarebbero i seguenti: 1ª classe, 7 pfennig per chilometro (ossia 7 centesimi); 2ª classe, 4.5 pfennig; 3ª classe, 3 pfennig.

Ferrovie Inglesi. — *Spese parlamentari delle Compagnie Scozzesi.* — Il titolo e l'argomento riportiamo dalla *Railway Official Gazette;* e, del resto, non è la prima volta che facciamo cenno di consimili usanze inglesi, di cui in Italia non abbiamo esempi.

Il *Railway Official Gazette*, adunque, pubblica la seguente nota delle somme pagate dalle Compagnie Scozzesi per far sostenere, in un recente conflitto, i rispettivi loro diritti innanzi al Parlamento Inglese:

Caledonian	fr.	529,200
North British	»	435,400
Glasgow e Southwerstern	»	122,350
Great North of Scotland	»	72,600
Totale	fr.	1,159,550

Fu conseguentemente fatta dimanda che i dibattiti per tali questioni siano trattati e risolti ad Edimburgo. Il presidente, poi, della « Caledonian » ha dichiarato che la spesa sostenuta dalla Compagnia equivale alla perdita di 1|4 0|0 delle azioni ordinarie delle Compagnie.

Ferrovie di Svezia, Norvegia e Danimarca. — *Appunti statistici per il 1889.* — Da alcune notizie statistiche recentemente pubblicate sulle strade ferrate della Svezia e Norvegia (1) e Danimarca, riassumiamo i dati seguenti.

Nei tre regni Scandinavi sono aperti all'esercizio km. 11,480 di ferrovia: dei quali 7910 in *Svezia*, 1560 in *Norvegia* e 2010 in *Danimarca*.

In *Svezia* lo Stato è proprietario di circa un terzo delle sue vie, in *Danimarca* di tutte, meno 400 chilometri. In *Norvegia* esso esercita le principali linee, ancorchè non ne sia solo proprietario, sicchè queste chiamansi « Ferrovie dello Stato ». E l'opinione pubblica si mostra sempre più persuasa della convenienza che le comunicazioni ferroviarie siano in mano e sotto la provvida e diretta sorveglianza del Governo.

In *Svezia* e in *Danimarca* la via ha m. 1.435 di larghezza; in *Norvegia*, circa un terzo ha la stessa larghezza e il resto solo m. 1.067.

La *Svezia* ha nel corrente anno in costruzione 840 chilometri dei quali 430 appartengono alla linea Luleo-Ofoten; la *Norvegia* non ne ha che 40 presso Victoria Hamm; in *Danimarca* stannosi costruendo undici diverse linee.

Per quanto specialmente concerne la sola *Svezia* aggiungiamo i seguenti dati finanziari.

Il capitale impiegato nelle costruzioni ferroviarie fino a tutto il 1889 si fa ascendere: per le linee dello Stato a 288 milioni di corone (la corona vale L. 1.40 di moneta italiana) e per quelle private a L. 244 milioni, cioè a un totale di L. 572 milioni. Tutto il materiale mobile, che va diviso circa per metà tra le prime e le seconde, comprende 777 locomotive, 1791 carrozze per il trasporto delle persone e 18,621 carri da merci.

Gli introiti ascesero nell'anno scorso a 42 milioni di corone, ripartiti quasi per metà tra Stato e Compagnie; mentre le spese furono per il primo di circa 14 milioni di corone e di 12 milioni per le seconde. Rimane dunque un sopravanzo di circa 16 milioni, di cui 7 per le linee dello Stato, e 9 per quelle appartenenti alla industria privata; ciò che dà, in relazione al capitale impiegato, un frutto medio di lire 2.84 % per le une e di L. 3,75 % per le altre, frutti entrambi relativamente superiori di 0.62 e di 0.30 p. % a quelli dell'anno precedente 1888.

Possiamo poi aggiungere che nel 1889 sulle strade ferrate svedesi si constatarono 66 casi di irregolarità, cioè 8 sviamenti di locomotive o vagoni sulla strada e 26 nel circuito delle stazioni; 2 scontri in stazione, 21 altri diversi casi sulla via e 9 entro le stazioni. I casi d'infortunio furono 54, nei quali: morti un viaggiatore, 6 impiegati ferro-

(1) Delle ferrovie Svedesi e Norvegesi abbiamo dato un breve cenno, in rapporto allo stesso anno 1889, nelle « Notizie ferroviarie estere » nel n. 19.

viari, e 6 persone estranee; feriti 2 viaggiatori, 28 impiegati ed un estraneo. In quanto al personale ferroviario 14 dei suddetti 54 casi vennero attribuiti a sua propria colpa e negligenza.

Notizie Diverse

Commissione permanente per la direzione dei servizi del porto di Genova. — *Adunanza del 2 corrente.* — Vennero prese le seguenti deliberazioni:

1. Che dalle guardie municipali e di P. S. venga esercitata una severa vigilanza lungo il Corso Oddone allo scopo di impedire l'inconveniente verificatosi del gettito di pietre che da parte di ragazzacci e monelli si fa sul sottostante cantiere di costruzione dei bacini di carenaggio;

2. Che sotto determinate condizioni venga fatta la cessione provvisoria al Municipio di alcuni fabbricati della Doganetta al Ponte Morosini;

3. Che sia accolta l'istanza del sig. Spirito Gianello, esercente il Ristorante della Stazione Marittima al Ponte Federico Guglielmo, per ottenere la facoltà di ricevere in deposito i bagagli di quei viaggiatori di transito che volessero a lui affidarli, e stabilì pei diritti di magazzinaggio la seguente tariffa:

Per ogni collo eccedente il peso di un quintale, cent. 10 di tassa fissa per il primo giorno di giacenza, e cent. 2 per ogni giorno successivo;

Per ogni collo eccedente il quintale, cent. 20 di tassa fissa per il primo giorno di giacenza e cent. 4 per ogni giorno successivo;

4. Di passare all'ordine del giorno sopra un'istanza della Ditta Scerno, Gismondi e C. relativa allo sbarco di sementi e panelli al Passo Nuovo;

5. Di passare pure all'ordine del giorno sopra un'istanza del sig. V. E. Argento contenente alcune proposte sopra il servizio dello sbarco dei cotoni in Porto.

Produzione mineraria nel 1888. — Un ingegnere francese, il signor Couriot, ha compilato alcune interessanti tabelle sopra la produzione mineraria del globo durante il 1888. Ecco le cifre:

Prodotti metallici	**Quantità** Tonn.	**Valore** Lire.
Ferro	23,512,000	1,624,374,000
Oro (166,225 chilog.)	—	549,500,000
Argento	4,000	764,800,000
Rame	341,000	541,664,000
Piombo	517,000	199,859,000
Zinco	344,000	151,644,000
Stagno	35,000	98,626,000
Mercurio	4,000	22,103,000
Nickel, cobalto, platino, antimonio, ecc.	3,000	15,176,000
Totale	34,760,000	3,967,746,000
Prodotti non metallici		
Carbone fossile	466,406,000	3,412,000,000
Petrolio	5,712,000	204,643,000
Schisti bituminosi e asfalti	2,499,000	20,430,000
Sal gemma o marino	8,347,000	125,356,000
Manganese, pirite di ferro, solfo, ferro cromato, grafite, ecc.	1,215,000	50,022,000
Totale	508,939,000	7,780,197,000
Materiale da costruzione		800,000,000
Pietre preziose		300,000,000
Totale generale		8,880,197,000

Industria metallurgica nazionale. — *Macchine navali dello stabilimento Ansaldo.* — Le prove ufficiali delle nuove macchine del piroscafo *Sirio*, della Navigazione Generale Italiana, hanno dati splendidi risultati.

E di ciò raccogliamo lietamente la notizia perchè tali macchine vennero studiate e costrutte nello stabilimento meccanico navale Ansaldo dei fratelli Bombrini.

La macchina, che ha un andamento generale regolarissimo, sviluppò una forza di seimila cento cavalli, mille e cento dippiù del convenuto, con una velocità di 16 miglia circa all'ora, destando l'ammirazione degli intelligenti.

E, poichè siamo in argomento, aggiungiamo che sono pure ultimate le macchine per l'*Orione* ed il *Perseo*, altri piroscafi della N. G. I.; le quali, costrutte da Ansaldo, si stanno ora montando a bordo. Le macchine, di cui erano prima forniti detti vapori, erano state costrutte in Inghilterra e avevano fatta prova poco buona.

È questo indubbiamente un vero trionfo dell'industria nazionale, che ridonda ad onore dello stabilimento dei fratelli Bombrini, vanto del nostro Paese.

Una parola di sincera lode va poi data alla Navigazione Generale Italiana che, vincendo vieti pregiudizi, abbandonò gli stabilimenti stranieri per rivolgersi all'industria italiana.

Se i nostri armatori seguissero l'esempio della N. G. I., in poco tempo il lavoro nazionale si emanciperebbe totalmente dall'estero con sommo utile e decoro del nostro Paese.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

I. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 118,000 * per impianto del servizio d'acqua nella stazione di Barletta;

L. 29,141.40 per rifacimento in acciaio dei binari di corsa e di alcuni deviatoi della stazione di Foggia;

L. 13,600 per la esecuzione dei lavori atti ad impedire gli allagamenti nelle trincee d'approccio alla galleria di Serravalle, fra i chilometri 5.808 e 6.288 della linea tra Pistoia e Pisa;

L. 12,470 per la costruzione di un locale ad uso officina per riparazioni delle macchine nel deposito-locomotive della stazione di Foggia;

L. 9600 per l'esecuzione di una scogliera a difesa della spalla destra sul lato a monte del ponte sul fiume Trigno al chilometro 421.622 da Bologna, della linea Ancona-Foggia;

L. 6450 pei lavori di sistemazione dei cessi nelle stazioni di Monterotondo, Fara Sabina, Poggio Mirteto, Stimigliano e Civita Castellana, della ferrovia da Roma ad Orte;

L. 6120 pei lavori di sistemazione del manufatto, della luce di m. 2.80, al chilometro 214.167.21 da Roma, della linea Orte Foligno-Falconara.

Rete Mediterranea. — L. 17,700 per il risanamento e completamento della massicciata lungo il tratto compreso fra i chilometri 32 e 35 della ferrovia da Sibari a Cosenza

Rete Sicula. — L. 342,731.98 * per lavori di ristauro delle murature di rivestimento delle gallerie 1ª e 2ª Passarello lungo la linea Canicattì-Caldare;

L. 4236.05 per la costruzione di un binario tronco nella stazione di Lentini, della ferrovia Messina-Catania-Siracusa.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Ricevonsi offerte, a trattativa privata, per la fornitura di traversi di quercia-rovere da m. 2.30×0.22×0,13 destinati all'armamento delle nuove linee Sparanise-Gaeta e Velletri-Terracina. Pel relativo capitolato d'oneri rivolgersi alla Direzione del Servizio Mantenimento, Sorveglianza e Lavori, corso Magenta, n. 24, in Milano.

Prefettura di Salerno (29 dicembre, ore 10 ant.; unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la fornitura e posa in opera delle travate metalliche occorrenti pel tronco Salerno-Fratte, della linea Salerno-San Severino. Importo L. 85,300. Cauzione provvisoria L. 4,000. Cauzione definitiva L. 8,000. Lavori compiuti in mesi cinque.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Comitato, 12 corrente*). — Van der Zypen Frères di Deutz per fornitura di n. 500 cerchioni in acciaio Martin Siemens per ruote di locomotive e tenders, del peso totale approssimativo di Chg. 160,000;

« Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrication » di Bochum per fornitura di n. 500 cerchioni in acciaio fuso per ruote da locomotive e tenders, del peso totale approssimativo di chilogrammi 175,000;

Antonio Opessi di Torino per fornitura di n. 14 bilancie a ponte fisse a rotaia continua, della portata di Chg. 30,000, e relativa posa in opera;

Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche in Napoli per fornitura di n. 12 carrozze miste di 1ª e 2ª classe a corridoio laterale coperto e terrazzini di estremità;

Bruzzone Domenico di Strevi per appalto lavori di difesa della sponda destra del Tanaro presso Alba;

Augusto Courtial di Torino per fornitura di n. 240 sbarre girevoli speciali in ferro;

Taverna Luigi di Alessandria per gettata massi a consolidamento scogliera di presidio all'argine regolatore verso Genova a monte del ponte Bormida;

Scorzon Lorenzo di Napoli per impianto servizio viaggiatori in stazione di S. Giovanni a Teduccio.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Ferrara (18 dicembre, ore 10 antim., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di piazza bassa a presidio dell'argine destro di Po di Goro, nella località Froldo Fenilazzo e Coronella Fenilazzo in Comune di Mesola. Importo lire 15,387. Cauzione provvisoria L. 750. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in giorni 50.

Città di Crescentino — Torino — (19 dicembre, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto delle opere di costruzione del fabbricato scolastico di San Grisante. Importo L. 7800. Cauzione provvisoria lire 800. Deposito per spese L. 500. Fatali 4 gennaio, ore 10 antim.

Deputazione Provinciale di Belluno (22 dicembre, ore 11 antimeridiane, unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di un ponte in legno sul torrente Bova, lungo la strada provinciale Agordina presso Agordo. Importo L. 10,022.96. Cauzione provvisoria lire 500. Cauzione definitiva L. 1000. Lavori ultimati in giorni 90.

Genio Militare di Firenze (23 dicembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la sistemazione della facciata della caserma Torricelle sul Lungarno della Zecca Vecchia in Firenze. Importo L. 20,000. Cauzione L. 2000. Lavori compiuti in giorni 120.

Deputaz. Provinciale di Modena e Reggio Emilia (23 dicembre, ore 12 mer., unico e def.). — Appalto (a licitazione privata) del lavoro di ricostruzione del ponte sul Dolo lungo la strada interprovinciale detta delle Radici in Montefiorino. Imp. L. 57,800.81. Cauz. provv. L. 2000.

Municipio di Catania (27 dicembre, ore 2 pomerid., 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti all'apertura e sistemazione della nuova via Santa Caterina, dal largo Rinazzo fino alla via Vecchia Ognina e propriamente al Collegio Gioeni. Importo L. 60,000 Cauzione provvisoria L. 1500. Cauzione definitiva L. 6000. Lavori compiuti in un anno. Fatali a 15 giorni.

Comune di Licodia Eubea — Catania — (27 dicembre, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada a ruota da Licodia a Scirisotto. Importo L. 53,223.04. Cauzione provvisoria L. 1600. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni venticinque.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Treviso (27 dicembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti all'urgentissima difesa con materiali artefatti a nucleo di ciottoli ed antipetto di roccia greggia delle cave di Colfosco, a presidio della sponda ed arginatura destra del fiume-torrente Piave, alla località Fronte Fagarè. Importo L. 101,878. Cauzione provvisoria L. 10,000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in giorni 90.

Municipio di Palermo (29 dicembre, ore 2 pomerid., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di un acquedotto per condurre all'Oreto le acque provenienti dalla montagna soprastante al cimitero di S. Maria di Gesù Importo L. 43,860. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva L. 4386. Fatali a giorni 15.

Municipio di Genova (30 dicembre, ore 3 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori di ampliamento della cinta daziaria dalla parte orientale della Città. Importo L. 460,000. Lavori compiuti in 10 mesi.

Consiglio degli Istituti ospitalieri in Milano (29 30-31 dicembre e 2 gennaio, ore 12 mer.).— Appalto dei lavori e provviste per un triennio, occorrenti agli stabili posti nelle provincie di Milano, Como e Pavia.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Polverificio — Fossano — (22 dicembre, ore 3 pomeridiane, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 1800 di **olio di lino** a L. 0.90; kg. 1800 di **oliva** fino a L. 1.30. Cauzione L. 396. Consegna a giorni 30.

Deputazione Provinciale — Bergamo — (27 gennaio, ore 12 merid.). — Fornitura in 5 lotti di **serramenti** in legno ed in ferro e serramenti speciali misti di legname e ferro pel nuovo manicomio provinciale: 1° lotto, importo L. 41,000, cauzione provvisoria lire 5000; 2° L. 42,000, cauzione provvisoria L. 5000; 3° L. 26,500, cauzione provvisoria L. 3500; 4° L. 15,000, cauzione provvisoria L. 2000; 5° L. 2500, cauzione provvisoria L. 300.

Aggiudicazioni.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — La fornitura di oggetti greggi fusi di ferraccio, di bronzo e di ottone fu aggiudicata alla Ditta Larini Nathan e Compagnia di Milano per lire 86,143.10 (V. n. 40 e 45).

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto il lavoro di rafforzamento di 3 travate metalliche sulla Palermo-Porto Empedocle per conto delle Strade Ferrate della Sicilia.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		Dicembre 6	Dicembre 13
Azioni Ferrovie Meridionali	L.	703.50	698
» » Mediterranee	»	566.50	557.50
» » Sicule	»	595	595
» » Sarde (preferenza)	»	285	285
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	360	360
» » Gottardo	»	—	—
Buoni Ferrovie Meridionali	»	539	541
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	»	297	295.50
» » Novara-Seregno	»	—	—
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	310.50	310 50
» » » 2ª emiss.	»	308.50	305.50
» » Centrale Toscana	»	510	520
» » Meridionali	»	307	307
» » Sarde, serie *A*	»	305	305
» » » serie *B*	»	308	308
» » » 1879	»	298.50	298.75
» » Pontebba	»	461	462
» » Nord-Milano	»	268.50	268 50
» » Meridionali Austriache	»	339	341
» » Gottardo 4 %	»	102.25	102

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

20 dicembre. — **Tramways di Livorno.** — Assemblea generale per le ore 2 1/2 pom. in Bruxelles.

23 dicembre. — **Società An. delle Ferrovie secondarie Romane.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 10 1/2 ant., presso la Banca Generale in Roma, per deliberare sulle seguenti: « Modificazioni degli articoli 27 e 36 dello Statuto sociale ».

Banche e Società diverse.

Società Generale di Credito Mobiliare Italiano. — L'Assemblea generale ordinaria dovendo aver luogo nella prima quindicina di febbraio i possessori di almeno 50 azioni, che desiderano di intervenirvi, ne devono fare il deposito dal 15 dicembre al 5 gennaio.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Strade Ferrate del Sud dell'Austria (Lombarde). — Il 1° corrente ebbe luogo l'estrazione delle azioni e delle obbligazioni di priorità 3 0/0 e 4 0/0 rimborsabili dal 2 gennaio.

Strade Ferrate del Mediterraneo. — Dal 2 prossimo gennaio 1891 saranno pagate le cedole delle Obbligazioni 3 p. 0/0 di serie **A, B, C, D, E**, in L. 6.33 nette, per interesse semestrale maturando al 31 corrente (Vedi *Avvisi delle Società Ferroviarie*).

Società An. per la condotta di acque potabili. — Dal 2 gennaio p. v. sarà pagato un acconto sul dividendo utile per l'esercizio 1890 in L. 20 per le azioni liberate di 1ª e 2ª emissione e di L. 11 su quelle di 3ª emissione con 6 decimi versati.

Il giorno 16 corrente dicembre avrà luogo la 28ª estrazione, ultima del prestito sociale 1860.

Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche in Padova. — Elenco delle 45 obbligazioni sorteggiate e rimborsabili alla pari dal 1° gennaio. Nello stesso tempo sarà pagata la cedola N. 9 su tutte le obbligazioni.

Venticinque titoli da una Obbligazione.

5063 — 7388 — 4252 — 3697 — 3262 — 3881 — 5965 — 7231 5935 — 7685 — 1209 — 5812 — 6768 — 6609 — 6128 — 5455 773 — 6654 — 7299 — 2333 — 6012 — 782 — 4211 — 7278 7590.

Quattro titoli da cinque Obbligazioni.

1058 — 536 — 115 — 620.

VERSAMENTI.

Ferrovia del Gottardo. — Il versamento della residua rata del 50 0[0 sulle 12,000 azioni emesse nel gennaio 1888, del valore nominale di fr. 500 ciascuna, deve effettuarsi per il 1° gennaio 1891. — Il termine utile per il versamento delle L. 250 scadrà coll'8 gennaio.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

Belgio. — Il mercato dei carboni dimostra maggiore fermezza coll'inoltrarsi della rigida stagione; i carboni tedeschi sono quelli che maggiormente se ne avvantaggiano.

Germania. — Fermo il mercato; sostenuti i prezzi; attivissima la esportazione.

Inghilterra. — Mercato attivo. Un po' più debole il carbone per macchine; prima qualità del Northumberland 11 sc. 6 d. la tonnellata; minuto 5 sc. Sempre fermo il carbone per locomotive, per causa delle grandi provviste delle Società ferroviarie. Carbone per il gaz varia da 10 sc. 6 d. ad 11 sc. franco a bordo. Grande dimanda nel *coke*, specialmente per l'esportazione; vendesi da 20 a 21 sc. franco a bordo.

Ferri e Ghise.

Belgio. — Pochi affari; la situazione del mercato è sempre quella designata da parecchi precedenti nostri numeri.

Francia. — Mercato sempre debole. Nominalmente: i ferri mercantili fr. 170; ferri *a planchers* fr. 175; *tôles* fr. 205. Questi prezzi sono poi soggetti a riduzione, quando si tratta di grossi contratti. Ghisa *affinage* da fr. 56 a 58; ghisa *moulage* da fr. 71 a 72.

Germania. — Debole il mercato dei ferri, riduzione di prezzo per contratti importanti.

Inghilterra. — Animato il mercato delle rotaie; debole poi gli altri prodotti. Pochissime le domande in ferri fini; corniere in ferro, in ribasso di 2 sc. 6 d., a Ls. 5-15 collo sconto del 2 1[2 per 0[0; *tôles* in ferro per navi Ls. 6; *tôles* in acciaio Ls. 6-7-6; corniere in acciaio Ls. 6-5; barre di ferro ordinario Ls. 6; *tôles* fini Ls. 7-5; rotaie pesanti, nominalmente a Ls. 5, con contratti fatti a Ls. 4-17-6.

— *Middlesbrough.* — Mercato debole. Ghisa *Cleveland*, n. 3, sc. 43; *Warrants*, 43 sc. 3 d.

— *Glasgow* — *Warrants*, 46 sc. 6 d.

Rame.

Francia. — *Parigi.* — Mercato sostenuto, ai prezzi della settimana precedente.

Germania. — *Amburgo.* — Prezzi invariati della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — *Chilì*, in barre: a contanti Ls. 54-12-6; id., a tre mesi, Ls. 55-5. *Tough* inglese da Ls. 60 a 61; *Best Selected* da Ls. 62-10 a 63-10.

Stagno.

Francia. — *Parigi.* — Prezzi in rialzo. *Banca*, fr. 253.75 contro 250 della settimana precedente; *Billiton*, fr. 248 75 contro 245; *Détroits*, fr. 245 contro 240; stagno inglese fr. 245 contro 242.50.

Germania. — *Amburgo.* — Invariati i prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — *Détroits*, a contanti, Ls. 92-5; id., a tre mesi, Ls. 92-10. Lingotti inglesi ordinari Ls. 96; barre Ls. 97; lingotti affinati Ls. 98.

Olanda. — *Amsterdam.* — *Banca, Billiton* e *Détroits*, disponibili, fior. 56; id., a termine, fior. 56 1[4.

Piombo.

Francia. — *Parigi* — Ribasso di fr. 1 sui prezzi della settimana precedente.

Germania. — *Amburgo.* — Numerose dimande; ma non influirono sui prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — Piombo straniero Ls. 12-15; piombo inglese Ls. 13.

Zinco.

Francia. — *Parigi.* — Mercato decisamente al ribasso. Di Slesia, consegna all'Havre, fr. 64.50 contro 66 della settimana precedente. Altre buone marche; consegna all'Havre fr. 64 contro 65.50; consegna a Parigi, fr. 64.50 contro 66.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato sostenuto. Di Slesia, disponibile, da M. 26.50 a 27; id., a consegna, da M. 26 a 26.50; laminato di Slesia M. 29.30; *Vieille-Montagne*, dogana compresa, M. 29.30 ogni 50 chilogrammi.

Inghilterra. — *Londra.* — Marche ordinarie Ls. 23-15; marche speciali Ls. 24; laminato di Slesia Ls. 26-2 6.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano

Capitale sociale L. 180 milioni, intieramente versato

AVVISO.

Si notifica ai signori possessori delle Obbligazioni ferroviarie 3 0[0, Serie *A, B, C, D, E*, garantite dallo Stato, create in forza della Legge 27 aprile 1885, n. 3048, ed emesse da questa Società, che il pagamento dell'interesse semestrale maturando sulle Obbligazioni stesse col 31 dicembre 1890, avrà luogo, a cominciare dal 2 gennaio 1891, presso gli Stabilimenti, le Casse e le Banche qui sotto indicate, contro consegna: della Cedola n. 7 per le obbligazioni di Serie *A*, della Cedola n. 6 per quelle di Serie *B*, della Cedola n. 4 per quelle di Serie *C* e *D*, e della Cedola n. 3 per quelle di Serie *E*.

Il montare al netto del detto interesse ascende a L. *6.33* per cadauna Obbligazione delle dette Serie, e cioè:

Interessi		L. 7.50
Ritenute per imposta sulla ricchezza mobile	L. 0.99	
» per tassa di circolazione . .	» 0.18	
		L. 1.17
Restano a pagarsi per ogni Obbligazione .		L. 6.33

Quanto al montare netto per Obbligazione da pagarsi per le *cedole arretrate*, esso continuerà ad essere di L. *6.32* per quelle fino e compresa la scadenza del 1° luglio 1889, e di L. *6.33* per quelle scadute al 1° gennaio e 1° luglio 1890.

Milano, dicembre 1890.

LA DIREZIONE GENERALE.

Visto: Il Delegato Governativo De Casa.

Ancona Cassa della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica.
» Banca Nazionale nel Regno.
Bologna Cassa della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica.
» Banca Nazionale nel Regno.
Catania Banca Nazionale nel Regno.
Firenze Cassa della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Genova Cassa Generale.
» Banca Generale.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Livorno Banca Nazionale nel Regno.
Messina Banca Nazionale nel Regno.
Milano Cassa della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo.
» Banca Generale.
» Banca di Credito Italiano.
Napoli Banca Nazionale nel Regno.
» Società di Credito Meridionale.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Palermo Cassa della Soc. Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia.
» Banca Nazionale nel Regno.
Roma Cassa della Soc. Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia.
» Banca Generale.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Torino Banca di Torino.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Venezia Banca Nazionale nel Regno.

Per l'estero i pagamenti avranno luogo nelle piazze seguenti: *Amsterdam, Basilea, Berlino, Bruxelles, Colonia, Dresda, Francoforte s[M, Ginevra, Londra, Parigi, Trieste, Vienna* e *Zurigo*, presso le Banche all'uopo incaricate.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 38ª Decade — dal 21 al 30 Novembre 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	1.103.799 43	47.277 38	332.106 65	1.467.317 44	8.610 77	2.959.111 67	4.055 00	729 74
1889	1.160.446 46	56.686 35	334.944 05	1.454.785 37	8.424 94	3.015.287 17	3.997 00	754 39
Differenze nel 1890	— 56.647 03	— 9.408 97	— 2 837 40	+ 12.532 07	+ 185 83	— 56.175 50	+ 58 00	— 24 65
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	33.783.921 83	1.574.525 33	12.604.957 15	42.901.674 38	366.404 49	91.231.483 18	4.055 00	22.498 52
1889	34.368.157 46	1.647.468 41	11.693.088 92	42.859.143 61	357.367 95	90.925.226 35	3.997 00	22.748 37
Differenze nel 1890	— 584.235 63	— 72.943 08	+ 911.868 23	+ 42.530 77	+ 9.036 54	+ 306.256 83	+ 58 00	— 249 85
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	61.136 93	1.315 72	24.950 64	108.087 34	1.373 01	196.863 64	1.143 63	172 14
1889	80.384 66	1.623 48	23.678 48	122.815 64	1.268 52	229.770 78	1.166 76	196 93
Differenze nel 1890	— 19.247 73	— 307 76	+ 1.272 16	— 14.728 30	+ 104 49	— 32.907 14	— 23 13	— 24 79
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1890	2.501.798 03	55.217 05	713.315 62	3.378.392 43	35.841 98	6.684 565 11	1.133 57	5 896 91
1889	2.634.156 60	55.115 81	630.578 24	3.037.127 24	36.194 44	6.393.172 33	1.138 64	5.617 70
Differenze nel 1890	— 132.358 57	+ 101 24	+ 82.737 38	+ 341.265 19	— 352 46	+ 291.392 78	— 4 47	+ 279 21

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE 1890	1889	*Differenze* nel 1890	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO 1890	1889	*Differenze* nel 1890
Viaggiatori	7.480 35	2.224 04	+ 5.265 31	134.764 75	132.351 85	+ 2.412 90
Merci	694 70	1.511 76	— 817 06	23.469 12	26.805 67	— 3.336 55
Introiti diversi	24 85	13 65	+ 11 20	10.775 68	40.654 40	— 29.878 72
Totali	8.208 90	3.749 45	+ 4.459 45	169.009 55	199.811 92	— 30.802 37

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

15ª Decade — Dal 21 al 30 Novembre 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1890	96.926 70	994 63	10.122 38	99.655 13	876 69	207.705 43	609 00	341 06
1889	90.666 83	2.077 78	8.815 67	115 839 17	449 98	217.849 43	609 00	357 72
Differenza nel 1890	+ 6.259 37	— 1.153 25	+ 1.306 71	— 16.184 04	— 375 99	— 10 144 00	»	— 16 66
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 NOVEMBRE 1890.				
1889-90	430.746 71	27.104 20	166.529 13	1.835.968 94	11.620 25	3.471.969 23	609 00	5.701 10
1888-89	424.201 08	28.783 80	161.532 26	1.646.788 36	10.519 77	3.271.825 27	609 00	5.372 46
Differenza nel 1890	+ 6.545 63	— 1.679 60	+ 4.996 87	+ 189.180 58	+ 1.100 48	+ 200.143 96	»	+ 328 64
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1890	16.609 50	154 81	1.224 88	7.092 69	47 59	25.139 47	126	199 52
1889	11.365 05	54 88	612 37	4.846 35	2 14	16.880 79	111	152 08
Differenza nel 1890	+ 5.244 45	+ 99 93	+ 612 51	+ 2.256 34	+ 45 45	+ 8.258 68	+ 15	+ 47 44
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 NOVEMBRE 1890.				
1889-90	206.096 34	1.685 92	13.045 27	66.573 54	270 98	287.672 05	126	2.283 33
1888-89	176.905 62	1.151 24	9.216 06	52.608 67	146 56	240.023 15	111	2.232 37
Differenza nel 1890	+ 29.190 72	+ 534 68	+ 3.829 21	+ 13.969 87	+ 124 42	+ 47.648 90	+ 15	+ 120 74

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI OTTOBRE 1890.

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9
Grande Velocità	14.519.85	36,410.90	20,663.90	33,271.73	4,032.75	5,102.55	1,366.40
Piccola Velocità	607.00	11.255.95	16,841.30	35,667.40	537.15	—	232.65
Totali	15,126.85	47,666.85	37,505.20	68,939.13	4,569.90	5,102.55	1,599.05

CHEMINS DE FER DU NORD ET DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Relations entre Londres, Paris et l'Italie.

Des points ci-contre aux Gares ci-dessus:		BILLETS SIMPLES — Londres (1) 1re classe	Londres (1) 2me classe	Paris (2) 1re classe	Paris (2) 2me classe	BILLETS D'ALLER ET RETOUR — Londres (4) validité	Londres (4) 1re classe	Londres (4) 2me classe	Paris validité	Paris 1re classe	Paris 2me classe
Turin	Mont-Cenis	172 10	128 65	98 60	73 40	45 jours	283 50	210 —	30 jours	160—(5)	115 —
Milan.	Mont-Cenis	183 40	134 90	116 65	86 —	45 jours	283 50	210 —	30 jours	172—	125 —
Gênes	Mont-Cenis	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livourne . . .	via Gênes	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Florence . . .	via Gênes	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Rome	via Gênes	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Naples	via Gênes	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Florence , . .	via Bologne	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Rome	via Bologne	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Naples	via Bologne	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mois (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Naples .	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mois (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologne	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mois	538 95	395 80	—	—	—
Messine (via Naples) . . .		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OBSERVATIONS.

BILLETS SIMPLES.

(1) Ces billets sont valables pendant 17 jours, sauf ceux de ou pour Brindisi dont la validité est de 30 jours, et permettent aux voyageurs de s'arrêter à toutes les gares P-L-M situées sur l'itinéraire et à six stations italiennes de leur choix. En sus des prix homologués, il est perçu pour droits divers de port une taxe de 1 fr. 75 au profit des Chambres de commerce de Calais ou de Boulogne.

(2) Ces billets sont valables pendant 10 jours.

(3) Billets valables pendant 30 jours.

BILLETS D'ALLER ET RETOUR.

(4) Ces prix comprennent la traversée de Paris par le Chemin de fer de ceinture, mais non la taxe de 3 fr. 50 établie au profit des Chambres de commerce de Calais ou Boulogne, par la loi du 4 décembre 1888 et qui est perçue en sus.

(*) Les voyageurs partis de Brindisi ont la faculté de se rendre de Foggia à Naples en faisant porter par le Chef de gare de Foggia l'autorisation nécessaire sur le billet; ils iront ensuite à leurs frais rejoindre l'itinéraire à Falconara par Rome. — De même dans le sens inverse, il peuvent effectuer à leurs frais le trajet de Falconara-Rome-Naples ou, sur présentation au Chef de gare, leur billet sera rendu valable pour rejoindre l'itinéraire à Foggia.

(**) Les voyageurs se dirigeant sur Londres peuvent se rendre de Rome à Florence par Grosseto et Sienne ou par Pise et Empoli et revenir ensuite à Pise par cette dernière voie. — Inversement, les voyageurs allant à Brindisi peuvent se rendre de Pise à Florence par Empoli, revenir à Pise par la même voie ou se diriger à Empoli sur Rome par Sienne et Grosseto.

(5) La durée de validité des billets d'aller et retour Paris-Turin est portée à 45 jours, lorsque les voyageurs justifient avoir pris à Turin un billet de voyage circulaire intérieur italien.

Service entre Londres, Paris et l'Italie par le Mont-Cenis.

ALLER

STATIONS	1re cl.	1re, 2me classe		1re, 2me classe	
		(*)			
Londres Charing-Gross. Dép.	8 20 m.	11 — matin		8 15 soir	
Londres Victoria . . . . —	8 30 m.	11 — matin		8 15 soir	
Douvres . . . . —	10 20 m.	1 — soir		10 25 soir	
(heure anglaise). . . . Arr.	Midi	2 20 soir		Min. 10	
Calais-maritime . . . . (heure française) . . . Dep.	Midi 40	2 52 soir		1 04 matin	
Boulogne-Gare . . . . . Arr.	1 35 s.	—		1 58 matin	
Boulogne-Gare Dép.	1 27 s.	—		1 50 matin	
Amiens . . . . Arr.	3 28 s.	5 17 soir		3 46 matin	
Amiens Dép.	3 33 s.	5 22 soir		3 51 matin	
Pierrefitte-Stain . . . . .Dép.	—	—		—	
Paris-Nord . . , ... Arr.	—	7 15 soir		5 50 matin	
Paris-Nord Dép.	—	7 21 soir		6 19 matin	
Paris-Lyon (*Buffet*) . . Arr.	6 31 s.	8 17 soir		7 10 matin	
	le 2e cl.	le 2e cl. (A)	le, 2e cl.	1e, cl.	1e 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) . . Dép.	7 — s.	9 — s.	9 15 s.	8 50m.	11 15m.
Dijon. . . . . Arr.	Minuit 05	1 44m.	2 19m.	2 22 s.	5 38 s.
Genève . . . . —	6 28 m.	—	8 55m.	8 52 s,	—
Evian . . . . —	7 43 m.	—	10 59m.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	5 02 m.	6 23m.	8 —m.	8 20 s.	11 45 s.
Chambéry . . . . —	5 32 m.	6 48m.	8 30m.	8 55 s.	Min. 07
Modane . . . . —	8 59 m.	9 42m.	1 45 s.	—	3 07m.
Turin . . . . —	1 58 s.	1 58 s.	6 20 s.	—	7 50m.
Turin . . . . .Dép.	—	2 25 s.	7 42 s.	—	8 30m.
Milan . . . . Arr.	—	5 30 s.	10 58 s.	—	11 40m.
					le 2e cl.
Turin. . . . . Dép.	—	2 40 s.	8 20 s.	—	8 25m.
Gênes . . . . Arr.	—	6 10 s.	11 45 s.	—	11 55m.
San-Remo . . . . —	—	11 05 s.	8 43m.	—	5 56 s.
Pise . . . . —	—	10 50 s.	4 —m.	—	4 13 s.
Florence . . . . —	—	Min. 40	7 20m.	—	6 30 s,
Livourne . . . . —	—	11 30 s.	5 35m.	—	5 27 s.
Rome . . . . —	—	6 50m.	11 —m.	—	11 02 s.
Naples. . . . . —	—	1 35 s.	6 32 s.	—	7 —m.
Brindisi . . . . Arr.	—	—	8 36m.	—	6 10 s.
Turin . . . . .Dép.	—	2 40 s.	7 — s.	—	8 25m.
Alexandrie . . . . Arr.	—	4 14 s.	8 50 s.	—	10 03m.
Bologne . . . . —	—	—	1 52m.	—	5 — s.
Ancône . . . . —	—	—	7 05m.	—	10 55 s.
Brindisi . . . . —	—	—	10 47 s.	—	6 15 s.
Florence . . . . —	—	—	5 55m.	—	1 26m.
Rome . . . . —	—	—	Midi 35	—	7 30m.
Naples . . . . Arr.	—	—	6 32 s.	—	1 35 s.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Folkestone-Boulogne, le départ de Londres a lieu à 10 heures matin. Ce train ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Angleterre ou de Calais.
(A) Le train partant de Paris-Lyon à 9 heures soir ne prend à Paris, en 2e classe que les voyageurs à destination d'Aix-les-Bains, Chambéry et de l'Italie par le Mont-Cenis.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salons va directement de Calais à Milan par le train partant de Calais à 2 h. 52 soir et de Paris-Lyon à 9 h. soir.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de Calais à la gare de Paris-Lyon par les trains partant de Calais à 1 heure 04 du matin et midi 40.

RETOUR

STATIONS	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.
	le 2e cl.			
Naples . . . . .Dép.	8 50 m.	—	—	3 10 s.
Rome . . . . —	3 — s.	—	—	11 10 s.
Florence . . . . —	9 30 s.	—	—	6 35 m.
Brindisi . . . . —	5 58 m.	—	—	9 25 m.
Ancône . . . . —	8 — s.	—	—	5 40 m.
Bologne . . . . —	1 40 m.	—	—	10 55 m.
Alexandrie . . . . —	6 30 m.	—	11 05 m.	5 05 s.
Turin . . . . , . Arr.	8 21 m.	—	1 — s.	7 — s.
Brindisi . . . . .Dép.	8 30 s.	—	2 20 m.	6 40 m.
Naples . . . . —	8 50 m.	—	3 10 s.	10 25 s.
Rome . . . . —	3 40 s.	—	9 46 s.	8 — m.
Livourne. . . . . —	9 50 s.	—	4 — m.	1 50 s.
Florence . . . . —	8 45 s.	—	—	11 35 m.
Pise. . . . . —	10 55 s.	—	4 40 m.	2 33 s.
San-Remo . . . . . . —	8 01 s.	—	3 52 m.	Midi 06
Gênes . . . . —	3 30 m.	—	9 — m.	7 10 s.
Turin . . . . Arr.	7 25 m.	—	1 — s.	10 45 s.
	(B)			
Milan . . . . .Dép.	3 25 m.	—	10 30 m.	7 45 s.
Turin . . . . Arr.	8 15 m.	—	1 40 s.	10 55 s.
			(A)	
Turin . . . . .Dép.	8 35 m.	—	2 15 s.	11 15 s.
Modane . . . . —	Midi 23	—	5 33 s.	2 15 m.
Chambéry . . . . —	3 41 s.	—	8 24 s.	5 02 m.
Aix-les-Bains . . . . —	4 11 s.	—	8 59 s.	5 27 m.
Evian . . . . —	Midi 46	6 02 s.	—	—
Genève . . . . —	3 12 s.	7 32 s.	—	4 15 m.
Dijon . . . . —	11 17 s.	1 39 m.	2 06 m.	11 32 m.
Paris-Lyon (*Buffet*) . . Arr.	4 55 m.	6 50 m.	7 05 m.	5 41 s.
	1e, 2e cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) . Dép.	7 17 matin			6 11 s.
Paris-Nord . . . . . . Arr.	7 56 matin			7 01 s.
Paris-Nord Dép.	8 22 matin			8 25 s.
Amiens . . . . Arr.	10 17 matin			10 26 s.
Amiens Dép.	10 37 matin			10 31 s.
Boulogne-Gare . . . . Arr.	Midi 34			Min. 29
Boulogne-Gare Dép.	Midi 26			Min. 21
(heure française) . Arr.	1 24 soir			1 21 m.
Calais-Maritime (h. ang.) Dép.	1 25 soir			1 30 m.
Douvres . . . . —	3 20 soir	3 20 soir		4 — m.
Londres Victoria . . Arr.	5 15 soir	—		5 55 m.
Londres Charing-Gross Arr.	(*) —	5 05 soir		5 55 m.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Boulogne-Folkestone, l'arrivée à Londres a lieu à 5 h. 40 s.
(A) Le train partant de Modane à 5 heures 33 soir et arrivant à Paris-Lyon à 7 heures 05 matin ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Italie par le Mont-Cenis, de Chambéry, d'Aix-les-Bains, et en destination de Paris et au-delà sur le Nord et l'Angleterre.
(B) Le départ de Milan à 3 heures 25 matin n'a lieu que les Dimanches et Fêtes.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salon va directement de Milan à Calais par le train partant de Milan à 10 h. 30 m. et de Paris-Nord à 8 h. 22 m. Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de la gare de Paris-Lyon à Calais, par le train partant de Paris-Lyon à 6 h. 11 du soir.

PÉNINSULAR-EXPRESS. — Train de luxe de la Malle des Indes composé de wagons-salons, restaurants et voitures-lits.

Départ de Londres le vendredi, de Paris-Nord dans la nuit du vendredi au samedi.

Station		Heure	Jour	Station		Heure	Jour
Londres . .	Dép.	3 15 s.	vendredi	Chambéry .	Arr.	11 22 m.	samedi
Paris-Nord .	Arr.	11 12 s.	—	Turin. . . .	—	6 42 s.	samedi
Paris-Nord .	Dép.	Minuit 15	—	Alexandrie .	—	8 21 s.	samedi
Mâcon. . . .	—	8 05 m.	samedi	Bologne . .	—	1 26 m.	dimanche
Culoz	—	10 21 m.	samedi	Ancône . . .	—	5 08 m.	dimanche
Aix-les-Bain	—	10 59 m.	samedi	Brindisi. . .	—	4 — s.	dimanche

Ce train relève à Paris-Nord les provenances du Nord de la France, de la Belgique, de la Hollande, et de l'Allemagne. — Il prend et laisse des voyageurs à toutes les stations indiquées à l'horaire ci-contre dans la limite des places disponibles. — Le départ du paquebot de Brindisi à lieu vers 10 heures du soir. — Au retour les voyageurs sont admis dans le train postale de la Malle des Indes, qui part de Brindisi aussitôt après l'arrivée du paquebot. — Ce train contient une voiture mixte avec lits et restaurant, allant à Paris-Nord. — Le nombre des places étant limité, MM. les voyageurs doivent prendre leurs billets d'avance aux agences de la Compagnie des Wagons-Lits et à la gare de Paris-Nord.

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 20 Dicembre 1890. NUM. 51.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale **L. 1,00 la linea**
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

Quei cortesi Abbonati, il cui abbonamento è scaduto, e quelli ai quali scade colla fine dell'anno corrente, sono vivamente pregati a spedire subito (per evitare ritardi) l'importo della rinnovazione con vaglia o cartolina postale, oppure con biglietti di banca in lettera raccomandata.

L'AMMINISTRAZIONE.

Nuove Costruzioni dell'Adriatica

Stato dei lavori al 1° novembre 1890 (*).

I. LINEA LECCO-COLICO.

1. **Tronco Lecco-Bellano.** — *a*) *Movimento di materie.* Dei 635,000 m. c. di materie di cui è composto il corpo stradale, sono eseguiti: in rialzo m. c. 162,700 ed in iscavo m. c. 217,850, ossia in totale m. c. 380,550 corrispondenti al 60 0|0 circa del quantitativo totale;

b) *Opere d'arte.* Delle 115 opere d'arte, fra viadotti, ponti, ponticelli, cavalcavia e sottovia, ne sono interamente ultimati N. 17, ed in corso di costruzione N. 62; cosicchè rimangono da incominciare altre 36 opere. Il lavoro fatto corrisponde a circa 6|10 del totale;

c) *Gallerie.* Le gallerie sono 20 fra artificiali ed a foro cieco. Lo sviluppo totale di esse è di m. 8,197, di cui m. 541 artificiali e m. 7,652 a foro cieco. Delle gallerie artificiali ne sono eseguiti m. l. 350. La parte fatta in quelle a foro cieco è la seguente: *scavo*, piccola sezione m. 3834, grande sezione m. 2892; *muratura*, calotta m. 1270, piedritti m. 606. Il lavoro eseguito, per quanto riguarda la piccola sezione, corrisponde alla metà del totale;

d) *Case cantoniere.* Le case cantoniere sono 30, e di esse ne sono in costruzione N. 20, ed il lavoro fatto corrisponde a circa la metà del quantitativo totale;

e) *Stazioni e fermate.* Fermata di Abbadia, in costruzione il fabbricato viaggiatori ed il pozzo; stazione di Mandello, in costruzione il fabbricato viaggiatori, il magazzeno merci ed il pozzo; stazione di Lierna, in costruzione il fabbricato viaggiatori, il magazzino merci ed i cessi; stazione di Varenna, in corso di esecuzione il piano caricatore ed il magazzino merci; stazione di Bellano, in costruzione il fabbricato viaggiatori, i cessi, la lampisteria, il magazzino merci ed il rifornitore. Il lavoro eseguito corrisponde a circa un quinto del totale;

f) *Lavori diversi.* Sono ultimati N. 8 muri di sostegno ed in corso di costruzione N. 33.

2. **Tronco Bellano-Colico.** — Nessun lavoro è stato eseguito finora e neppure sono stati fatti appalti.

II. LINEA ROCCHETTA MELFI-POTENZA.

1. **Tronco Rocchetta Melfi-Rionero.** — *a*) *Movimenti di materie.* Il cubo totale dei movimenti di materie è di metri cubi 764,151, dei quali ne sono eseguiti in rialzo metri cubi 235,970, in scavo m. c. 354,240, ed in totale metri cubi 590,213, ciò che corrisponde a 78|100 del quantitativo totale;

b) *Opere d'arte.* Delle 83 opere d'arte comprese nel tronco, ne sono ultimate N. 41, e N. 37 trovansi in corso di costruzione. Restano perciò ancora da incominciare N. 5 opere d'arte. Il lavoro fatto corrisponde a 4|5 del totale;

c) *Gallerie.* Le gallerie sono 20, col totale sviluppo di m. 6540, di cui m. 235 in galleria artificiale. Il lavoro eseguito risulta, complessivamente, come in appresso: *scavo*, piccola sezione m. 6038; grande sezione m. 5363; *muratura*, calotta m. 5056; piedritti m. 2735. Il lavoro fatto sta per conseguenza, rispetto al totale, nelle seguenti proporzioni: scavo, di piccola sezione 0.95, grande sezione 0.83; rivestimento, in calotta, 0.80, dei piedritti 0.43. Le gallerie artificiali sono eseguite per metà;

d) *Case cantoniere.* Le case cantoniere sono in numero di 23, delle quali N. 16 ultimate e 7 in corso di costruzione. Il lavoro eseguito corrisponde a 95|100 del totale;

e) *Stazioni e fermate.* Stazione di Melfi, sono in costruzione il fabbricato viaggiatori, i cessi, la lampisteria ed il caffè ristorante; stazione di Rapolla, sono in costruzione

(*) Per lo *Stato di lavori al 1° settembre 1890* vedi n. 46.

il fabbricato viaggiatori ed i cessi; stazione di Barile, in costruzione il fabbricato viaggiatori, il piano caricatore ed il magazzino merci; stazione di Rionero, in costruzione il magazzino merci, il piano caricatore, la rimessa locomotive, i cessi, la lampisteria, il fabbricato viaggiatori, il caffè ristorante ed il rifornitore. Il lavoro in complesso eseguito corrisponde a 34|100 del totale;

f) Lavori diversi. Sono in parte ultimate e in parte in costruzione N. 16 opere di difesa e consolidamento, ed altre restano ancora da cominciare.

2. Tronco Rionero-Potenza. — Nessun lavoro finora venne eseguito e non sono stati fatti appalti.

III. Linea Rocchetta Melfi-Gioia del Colle.

a) Movimenti di materie. Dei m. c. 2,818,966 di materie, di cui è costituito il corpo stradale sono eseguiti: in rialzo m. c. 1,266,201, in scavo m. c. 795,817, ed in totale m. c. 2,062,018, che corrispondono a 73|100 del quantitativo totale;

b) Opere d'arte. Le opere d'arte comprese sulla linea sono in numero di 377, delle quali N. 143 sono ultimate, N. 197 in corso di costruzione e le rimanenti 37 ancora da incominciare. Il lavoro fatto corrisponde ad 82|100 del quantitativo totale;

c) Gallerie. Le gallerie sono 7, della complessiva lunghezza di m. 2,525.17, di cui m. 118.50 di galleria artificiale. La parte fatta, complessivamente risulta come segue; *scavo,* in piccola sezione m. 2200, in grande sezione metri 2085; *rivestimento,* in calotta m. 1.611; nei piedritti metri 1015. Il lavoro fatto sta col quantitativo totale nelle seguenti proporzioni; scavo, in piccola sezione 0.91; scavo, in grande sezione 0.86; rivestimento in calotta 0.66; rivestimento dei piedritti 0.42;

d) Case cantoniere. Delle 139 case cantoniere che contiene la linea ne sono ultimate N. 4, in corso di costruzione 127 ed ancora da incominciare N. 8. Il lavoro fatto corrisponde al 72 p. 0|0 del totale;

e) Stazioni e fermate. Fermata di San Nicola, in costruzione il fabbricato viaggiatori, i cessi ed il piano caricatore; stazione di Rapolla-Lavello, in costruzione il magazzeno merci, il piano caricatore, il fabbricato viaggiatori, il caffè, i cessi, il rifornitore e la rimessa macchine provvisoria; stazione di Venosa, in costruzione il magazzino merci, il fabbricato viaggiatori ed i cessi; stazione di Palazzo San Gervasio, in costruzione il magazzino merci, il piano caricatore, il fabbricato viaggiatori, i cessi ed il rifornitore; stazione di Spinazzola, in costruzione il rifornitore, la lampisteria, il fabbricato viaggiatori, i cessi, il piano caricatore, il magazzino merci, la rimessa locomotive, il pozzo ed il deposito del combustibile; fermata di Poggiorsini, in costruzione il piano caricatore, il fabbricato viaggiatori, il rifornitore ed i cessi; stazione di Gravina, in corso di costruzione il magazzino merci, il piano caricatore, il fabbricato viaggiatori ed i cessi; stazione di Altamura, in costruzione il magazzino merci, il piano caricatore, la lampisteria, il fabbricato viaggiatori ed i cessi; fermata di Casale, in costruzione il piano caricatore ed il fabbricato viaggiatori; stazione di Sant'Erasmo, in costruzione il magazzino merci, il fabbricato viaggiatori ed i cessi. Il lavoro fatto corrisponde al 70 p. 0|0 del totale;

f) Lavori diversi. Sono ultimate od in corso di esecuzione N. 23 opere diverse, fra consolidamenti, muri di sostegno, ecc.;

g) Passaggi a livello. Sono ultimati N. 9 passaggi a livello;

h) Armamento. Sono eseguiti m. l. 9,726 di posa di armamento e messi in opera m. c. 11,000 di massicciata.

IV. Linea Sulmona-Isernia.

1. Tronco Sulmona-Canzano. — *a) Movimenti di materie.* Il corpo stradale è costituito da m. c. 769,380 di materie, dei quali sono eseguiti m. c. 203,500 in rialzo e m. c. 321,180 in scavo, e così in totale m. c. 524,680, corrispondenti a 68|100 del lavoro complessivo;

b) Opere d'arte. Le opere d'arte sono 109, delle quali ne sono ultimate N. 53, in corso di esecuzione N. 50, ed ancora da incominciare N. 6;

c) Gallerie. Le gallerie sono in numero di 8, della complessiva lunghezza di m. 2723. Il lavoro fatto, in complesso, è il seguente: *scavo,* piccola sezione m. 1783, grande sezione m. 1340; *rivestimento,* in calotta metri 899, nei piedritti metri 566. Rispetto al totale, il lavoro eseguito risulta di 65|100 per lo scavo in piccola sezione, di 50|100 per quello in grande sezione; di 33|100 pel rivestimento in calotta; di 21|100 per quello nei piedritti;

d) Case cantoniere. Le case cantoniere sono 25, di cui 20 in costruzione e 5 da incominciare. Il lavoro fatto corrisponde al 70 p. 0|0 del complesso;

e) Stazioni. Stazione di Introdacqua, in costruzione i cessi, il fabbricato viaggiatori ed il piano caricatore; stazione di Pettorano, in corso di costruzione i cessi, il fabbricato viaggiatori, il rifornitore ed il piano caricatore; stazione di Canzano, in costruzione i cessi, il caffè, il fabbricato viaggiatori e la rimessa locomotive. Il lavoro fatto corrisponde al 45 p. 0|0 del quantitativo totale;

f) Lavori diversi. Sono eseguite od in corso di esecuzione N. 10 opere varie, ed altre debbonsi ancora incominciare;

g) Passaggi a livello. Sono eseguiti 2 passaggi a livello;

h) Posa dell'armamento. Sono posati sul primo strato di massicciata m. 1300 di armamento.

2. Tronco Canzano-Isernia. — Sono soltanto in corso di costruzione i lotti 13, 14, 15 e 16, riguardanti i primi due l'appalto della galleria Maiella coi rispettivi approcci, e gli altri due i lavori della galleria di Montepagano.

Nel 13° lotto sono in corso i movimenti di terra ed una casa cantoniera; e così nel 14°. Della galleria Maiella sono eseguiti: *scavo,* piccola sezione metri 180, grande sezione m. 135; *rivestimenti,* in calotta m. 70, nei piedritti m. 24.

Nei lotti 15 e 16 sono in corso i movimenti di terra e la galleria di Montepagano, della quale sono fatti i seguenti lavori: *scavo,* piccola sezione m. 253, grande sezione m. 112; *rivestimenti,* in calotta m. 79, nei piedritti m. 17.

V. Linea Barletta-Spinazzola.

Nessun lavoro; non essendo stato ancora approvato il progetto definitivo.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Relazione del Consiglio d'Amministrazione (Quinto Esercizio 1889-90)

Per un cenno riassuntivo dell'*Assemblea Generale* del 27 scorso novembre — nella quale fu letta ed approvata la seguente *Relazione del Consiglio d'Amministrazione,* di cui abbiamo già pubblicato un ampio riassunto nel n. 46 — e per il testo della *Relazione dei Sindaci* vedasi il n. 48.

Signori. — Ottemperando al disposto dell'art. 22 del nostro Statuto, vi abbiamo convocato in assemblea generale per sottoporvi il bilancio dell'esercizio che si è chiuso al 30 giugno u. s., nonchè per invitarvi a nominare gli Amministratori ed i Sindaci in luogo degli scadenti ed a prendere quelle altre deliberazioni che vi sono proposte nell'ordine del giorno.

Il Consiglio, risultato dalle nomine fatte nell'assemblea generale ordinaria tenutasi il 28 novembre 1889, funzionò durante tutto l'esercizio sociale (1° luglio 1889 - 30 giugno 1890) colle stesse persone.

Provvedutosi nel giorno stesso dell'assemblea, secondo le disposizioni statutarie, alla nomina del Presidente, dei Vice-Presidenti e dei Membri del Comitato, vennero con voto unanime chiamati ancora a coprire quelle funzioni gli uscenti e

a membro del Comitato, in luogo del compianto comm. Lisiade Pedroni, fu eletto il consigliere comm. Achille Villa.

Durante questo esercizio il Consiglio si riunì quattordici volte. Il Comitato, che normalmente si aduna una volta alla settimana, tenne n. 41 sedute.

Prima di esporvi partitamente, come è nostra consuetudine, l'andamento dell'esercizio 1889-90, vogliamo rendervi conto di quanto di più saliente fu compiuto nell'esercizio stesso.

E anzitutto dobbiamo informarvi di un fatto che varrà a dare una maggiore espansione all'attività nostra e speriamo anche ad accrescere la produttività della nostra industria. Intendiamo cioè di parlarvi dell'esercizio delle Ferrovie Secondarie Romane, costituite dalla linea Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno (chilom. 67) che coll'approvazione di massima del Governo, abbiamo assunto fino dal 1° giugno scorso. Questo esercizio viene fatto su una base quasi identica a quella del nostro capitolato, salvo le poche varianti rese necessarie dalle particolari condizioni di quella linea e dal carattere privato della Società concessionaria. La stipulazione della definitiva convenzione rimase però sospesa in causa di qualche particolare d'esercizio, che dovette essere trattato col Governo, circa lo scambio del materiale rotabile sulle rispettive linee e circa alcuni speciali trasporti; ma si ha ormai la sicurezza che tali difficoltà non tarderanno ad essere rimosse.

Per dimostrare poi la convenienza della combinazione vi facciamo notare che le linee suindicate pongono in comunicazione la capitale colle località più celebrate dei Castelli Romani e col mare ad Anzio e Nettuno, il che è già sufficiente per assicurare un incremento alla prosperità di quei paesi ed uno sviluppo al traffico di quelle linee.

Aggiungasi che la concessione della linea Roma-Albano, anteriore alle nostre convenzioni, veniva a costituire, per così dire, una servitù alla nostra linea Roma-Napoli e alla stazione di Roma-Termini, inquantochè innestandosi le due linee a quattro chilometri al di sotto della stazione di Termini, ne risultava per questa tratta una promiscuità di esercizio per nulla desiderabile e per Roma-Termini una pregiudicevole complicazione di servizio, nonchè una nuova ingerenza in una stazione già comune colla Società Adriatica che conveniva di evitare.

Assicuratoci poi l'accordo colle altre Reti per il servizio cumulativo colle suindicate linee delle Secondarie Romane ed estese a queste le tariffe della Rete nostra, l'esercizio di cui trattasi si è iniziato sotto buoni auspici. Ci ripromettiamo quindi la vostra ratifica per quanto riguarda l'assunzione dell'esercizio alla data suindicata, e fin d'ora vi domandiamo l'autorizzazione di stipulare a suo tempo la convenzione definitiva.

Veniamo ora ai principali fatti compiuti nell'ordine finanziario ed amministrativo.

Già nella relazione dello scorso anno abbiamo accennato al progressivo aumento del capitale sociale, in seguito alla emissione di 90,000 nuove azioni, offerte alla pari, di preferenza e prorata, ai possessori delle vecchie azioni in circolazione. Ora possiamo informarvi che alle epoche fissate furono effettuati i versamenti dei sei decimi che ancora rimanevano a pagarsi al 1° luglio 1889, ed il nostro capitale raggiunse la cifra di L. 180,000,000 al 30 giugno u. s.

L'altra operazione fu quella della emissione delle obbligazioni sociali da voi autorizzata colle deliberazioni prese nelle assemblee generali straordinarie dell'11 aprile e 20 luglio 1888.

Voi ricordate certamente quale periodo tristissimo abbia attraversato il credito pubblico nella seconda metà dello scorso anno e nei primi mesi del corrente.

*
* *

Ove la Società avesse dovuto allora ricorrere all'emissione delle sue obbligazioni, di leggieri si possono immaginare gli onerosi patti che avrebbe dovuto subire; ma fortunatamente i proventi derivanti dall'aumento del capitale permettevano con larghezza di attendere ancora qualche tempo prima di contrarre il prestito. La prudenza però consigliava ad essere vigilanti per cogliere l'occasione di procurarci almeno buona parte dei fondi che ci sarebbero ancora occorsi, esauriti i 45 milioni delle nuove azioni, e il vostro Consiglio attenendosi appunto a questa linea di condotta, al risvegliarsi della pubblica fiducia negli affari, deliberava la creazione sino a concorrenza di 120 mila obbligazioni sociali, di L. 500 caduna, per l'importo nominale di 60 milioni, fruttanti l'interesse del 4 0[0 netto da qualunque imposta presente e futura, ammortizzabili in 76 anni dal 1° luglio 1890. In seguito a trattative con un gruppo finanziario italo-tedesco conchiudemmo un prestito di nominali L. 45,000,000 contro la cessione di 90,000 di dette obbligazioni, ritardando per intanto il collocamento delle altre 30,000.

A ciò eravamo mossi da due ragioni; in primo luogo non volevamo imbarazzarci con fondi eccedenti i bisogni, poichè le costruzioni, estendendosi per un periodo di otto anni, ci lasciano tempo a provvedere agli impegni che da esse conseguono; in secondo luogo desideravamo collocarle nel modo e nel momento che sembrerà migliore, approfittando anche del mercato più a noi propizio creato dalla emissione stessa delle prime 90 mila.

E qui è per noi doveroso di richiamare la vostra attenzione sull'impiego che avrà una parte dei fondi entrati nelle casse della Società.

Nell'assemblea ordinaria dello scorso anno veniva da voi approvata la convenzione stipulata il 20 aprile 1889 col Governo e col Consorzio della Roma-Viterbo, allo scopo di rilevare la concessione per la costruzione e l'esercizio di detta ferrovia, per la quale il Consorzio ci accorda un contributo di L. 4,200,000 in cinque rate annuali e il Governo L. 3000 al chilometro per anni settanta.

In quell'assemblea non vi abbiamo chieste speciali facoltà per provvedere i capitali occorrenti alla costruzione, anche perchè l'opposizione fatta dall'Adriatica, alla convenzione di cui parliamo, lasciava ancora dubbia la validità della concessione stessa. Ma per l'intervenuta sentenza arbitrale nella controversia a questo proposito insorta fra il Governo e la Società delle Meridionali (sentenza accettata dalla stessa Società), la concessione essendo divenuta definitiva, ci troviamo ora di fronte ad un impegno che dobbiamo adempiere.

Non convenendoci però, come ben potete comprendere, di fare operazioni finanziarie speciali, noi vi chiediamo oggi di poter provvedere anche nella costruzione della linea Roma-Viterbo con i proventi delle nostre obbligazioni create e da crearsi, ed a tal fine vi sottoponiamo una speciale deliberazione.

Analogo sistema crediamo potrà utilmente seguirsi quando si tratti di assumere la costruzione di qualche nuova linea di evidente utilità per la nostra rete, che ci fosse dato di combinare con gli enti interessati, o di assumere la costruzione delle linee di congiunzione intorno a Roma e quegli altri lavori d'interesse della Società che dal Governo ci fossero offerti.

Dal complesso poi di quanto vi verremo esponendo nello speciale capitolo delle costruzioni potrete convincervi come si sia entrati, dopo l'ultima assemblea, in un periodo di attivissimo lavoro per quanto riguarda questa speciale funzione della vita della nostra Società.

Ciò non ostante e quantunque il grado di avanzamento dei lavori delle sei linee, di cui nella convenzione 21 giugno 1888, ci permetta fin d'ora d'apprezzare la favorevole influenza che le pattuite annualità saranno per esercitare sul nostro bilancio, non abbiamo creduto ancora giunto il momento di tenerne conto per quel principio di prudenza che ci ha sempre guidati.

Passando alle principali innovazioni nell'ordine amministrativo vogliamo tenervi parola dell'attivazione del regolamento sul servizio delle stazioni e della riforma degli statuti delle Casse pensioni e di soccorso.

Quando questa Amministrazione assunse l'esercizio della rete Mediterranea, mise in vigore fin dal primo giorno le nuove tariffe e condizioni pei trasporti e le disposizioni di indole contabile, inerenti ai patti del contratto d'esercizio, come le era imposto dalla legge e da imprescindibili necessità amministrative.

Essa però non potè contemporaneamente emanare disposizioni generali e complete riguardo al servizio attivo lungo le linee e nelle stazioni, sia perchè non aveva ancora attivata la riorganizzazione dei servizi alla quale quei provvedimenti dovevano essere coordinati, sia perchè non si volevano aggiungere alle già grandi difficoltà del momento, anche quelle che inevitabilmente derivano da ogni mutamento nei sistemi di servizio, sia infine perchè era prudente attendere che la esperienza mostrasse quali delle disposizioni vigenti sulle cessate reti meglio si adattassero al nuovo stato di cose, e quali nuove prescrizioni si rendessero necessarie.

Però per far fronte alle necessità del momento ed a quelle che si andavano man mano manifestando, si attuarono gradatamente varie prescrizioni intese ad unificare parecchie fra le più importanti norme di servizio ed a metterle in armonia colle nuove condizioni di esercizio, finchè si provvide a raccogliere in un unico testo le disposizioni da seguirsi per il servizio delle stazioni e dei convogli, scegliendo le migliori tra quelle delle Amministrazioni ferroviarie dalle quali dipendevano prima le linee che costituiscono la rete Mediterranea, aggiungendo le nuove che si ravvisarono opportune, coordinandole poi tutte non solo fra di loro, ma anche colle prescrizioni del contratto d'esercizio, delle tariffe e condizioni pei trasporti, del regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio e delle altre leggi e regolamenti ferroviari e abrogando tutte le disposizioni preesistenti.

Il lavoro venne infatti eseguito: e col 1° gennaio di quest'anno, si potè mettere in vigore un vero e proprio *regolamento sul servizio nelle stazioni*.

Circa gli Istituti di previdenza, esistenti presso la nostra Amministrazione, si crede bene ricordare anzitutto che in ottemperanza alla disposizione contenuta all'art. 35 del Capitolato d'esercizio, le tre grandi Società non tardarono a mettersi d'accordo onde procedere ad uno studio pel riordinamento delle Casse pensioni e di quelle di mutuo soccorso delle cessate Amministrazioni ferroviarie Alta Italia. Romane, Meridionali e Calabro-Sicule.

In base ad elaborate relazioni tecniche vennero compilati nuovi statuti, che dopo aver riportato l'approvazione delle competenti autorità, ebbero attuazione col 1° gennaio corrente anno dando vita ai nuovi Istituti di Cassa pensioni e di mutuo soccorso per le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Nella compilazione degli statuti non si è omesso di tener conto dei cresciuti bisogni del personale introducendo nelle nuove disposizioni i possibili miglioramenti.

Sotto l'impero dei vecchi regolamenti non avevan mancato di farsi sentire le lagnanze del personale che avevano trovato eco anche in Parlamento, dove si fecero voti per l'aumento delle pensioni al fine di renderle più corrispondenti ai bisogni degli impiegati.

Era quindi equo far qualcosa a favore del personale, fosse pure nei limiti più modesti consentiti dai bilanci delle Casse pensioni e soccorso, e si ritiene che i nuovi statuti assicurando in generale un migliore trattamento, abbiano convenientemente risolto il grave problema che si presentava di riordinare sopra un'unica base gli Istituti di previdenza esistenti sotto le cessate Amministrazioni ferroviarie.

Potendo poi in qualche caso essere preferito dagli interessati il trattamento dei vecchi regolamenti, si è lasciato al personale, che ci fu assegnato dalla Commissione di riparto, la facoltà di optare per questi piuttostochè pei nuovi, estendendo, in confronto dei compartecipanti alle Casse soccorso, tale facoltà agli iscritti al Consorzio di mutuo soccorso delle già Ferrovie Romane pel sussidio continuativo. La scadenza del termine utile per l'opzione era stata fissata al 30 giugno p. p., ma al fine di lasciare maggior tempo agli agenti di riflettere su quanto meglio loro convenga di fare, si è poi protratta detta scadenza a tutto il 31 dicembre corrente anno.

Avremmo altresì ad intrattenervi sulle cause e questioni per lavori pendenti col Governo, su alcune delle quali il Collegio arbitrale si è anche pronunciato. Senonchè per la natura ed importanza di tali vertenze noi abbiamo creduto conveniente di consacrare alle stesse speciali parti della relazione, comprendendole all'uopo nei capitoli del contenzioso e dei lavori che troverete in appresso.

Prima di chiudere questa parte della nostra relazione ci è grato dichiarare che tutto il personale prestò, come in passato, opera assidua ed intelligente.

Esposto così per sommi capi quanto di più importante si è verificato nel testè decorso anno, v'intratterremo ora sull'andamento dei diversi rami di servizio. (*Continua*).

SUL RECLAMO STRAGIUDIZIALE
INTERROMPENTE LA PRESCRIZIONE ESTINTIVA DELLE AZIONI
contro le Amministrazioni delle Strade Ferrate

NOTE dell'Avv. G. GOLA

Sulla interpretazione dell'art. 146 delle Tariffe e condizioni pei trasporti sulle Strade Ferrate Italiane (Allegato *D* alla legge 27 aprile 1885). — TERMINE E DECORRENZA DELLA PRESCRIZIONE.

(*Continuazione — Vedi n. 50*).

Ma invece, nella materia regolata dalle *condizioni dei trasporti*, ben diversamente vanno le cose: nessunissima, nemmeno la più lontana affinità, esiste fra essa e la legge sulle tasse di registro e simili. In queste le disposizioni hanno uno scopo unico ed un carattere necessariamente, per così dire, uniforme; l'obbiettivo è l'esazione di una tassa e la inesorabile applicazione di una tariffa. Il funzionamento degli Uffici di Registro è assai semplice: non complicata la procedura per reclami e facile ad essere disciplinata; ristretto poi, come si disse, in un ambito assai limitato, e con sicurissime cautele pel fisco, l'oggetto cadente in questione.

Per contro i trasporti ferroviari per la generalità massima degli interessi che toccano, danno forma ed occasione a qualsiasi affare o controversia cadente sotto le norme del diritto comune: trattasi di applicare disposizioni reggenti molti, svariati ed estesi rami di servizio: oltremodo numerosi sono i mezzi, gli organi, i canali pei quali si può far pervenire un reclamo all'Amministrazione, senzachè gli agenti locali siano sempre competenti a ricevere e trattare i reclami; infine la trattazione amministrativa e contenziosa delle vertenze per nulla si scosta dalle norme comuni, nè per procedura, nè per giurisdizione di Tribunali, e ciò perchè nessun plausibile motivo, nè l'indole della materia lo giustificherebbe.

L'ammissione di una nuova forma interruttiva di prescrizione, oltre quelle di diritto comune, alle quali soltanto saviamente riferivasi il Codice di commercio, non era che un dannoso adito al prolungamento delle vertenze, alla litigiosità, agli abusi, agli equivoci, certo con discapito degli interessi veri del commercio al quale preme semprepiù che gli affari siano sollecitamente liquidati e definiti.

Inoltre, sarebbesi dovuto prevedere che — siccome le legislazioni estere generalmente non ammettono il semplice reclamo come atto interruttivo della prescrizione — si darebbe occasione al danno dei nazionali col vantaggio degli stranieri. Era ovvio infatti il comprendere come, sovratutto per effetto dei servizi cumulativi internazionali, gli stranieri potrebbero giovarsi della nostra legge.

Invero, unificando legalmente il servizio cumulativo tutte le linee sulle quali il trasporto si effettua, mediante un solo contratto di trasporto, ed essendo di regola a simili trasporti applicabili oltre le condizioni generali comuni, quelle, non derogate, in vigore nei singoli paesi, ne verrà che lo straniero potrà sospendere la prescrizione con semplice reclamo, sia in Italia, sia presso l'Amministrazione estera collegata al servizio; poichè (si noti bene, chè pochi lo avvertono) detta Amministrazione costituirebbe un solo vettore con quella Italiana. Viceversa poi il nazionale si illuderà stranamente se crederà di sospendere la prescrizione sancita dalle leggi estere col semplice reclamo stragiudiziale presso

una estera Amministrazione; ardua sarebbe la tesi da lui sostenuta, avuto riguardo alla applicabilità della legge del contratto.

Le ragioni sin qui accennate si imponevano talmente che nel progetto definitivo per la legislazione internazionale dei trasporti deliberato nella 2ª Conferenza di Berna nel 1881, e riconfermato nell'ultima del 1886, venne riconosciuta la necessità di sopprimere nell'articolo 45 la disposizione del corrispondente articolo del progetto del 1878 che attribuiva la forza di interrompere la prescrizione al primo reclamo stragiudiziale.

Era altresì da considerare che la materia della prescrizione è una di quelle fondamentali in un ordinamento legislativo: essa, come tale, è di ordine pubblico ed ha una influenza caratteristica sul complesso e sulle singole disposizioni di una legge. Costituisce la prescrizione, in un edificio legislativo, una di quelle pietre angolari che non può essere toccata senza scompaginarlo.

Ora, sotto questo aspetto, l'aggiunta all'articolo 146 desunta dalla legge sul Registro, veniva a porre ad un nuovo edificio un fondamento eterogeneo, rompendo, in una parte essenzialissima, il coordinamento (alla cui esattezza tanta importanza giustamente apponeva il Governo) delle *condizioni dei trasporti* col Codice di commercio, e sopratutto nella parte in cui esso Codice aveva segnato un progresso. — Anche la formola usata nello enunciare il nuovo mezzo di interruzione della prescrizione: l'*interessato*, invece dell'*avente diritto* come, per lo meno, dicevasi nella disposizione — poi soppressa — del progetto di Berna (la cui autorità fu tale da essere invocata nella relazione a S. M. sul Codice di commercio), presentavasi inesatta ed oscura, essendochè *interessato* può essere tanto il mittente che il destinatario, come un terzo, ciascuno dei quali potrebbe cavillosamente pretendere di aver facoltà individualmente e separatamente di interrompere la prescrizione, come un primo reclamo.

Ci pare quindi aver dimostrato che l'aggiunta fu antigiuridica e praticamente dannosa: donde la ineluttabile conseguenza che dessa, tradotta in legge, doveva essere rispettata, non ampliata: la qual cosa, del resto, anche senz'altro deriva da una disposizione di diritto singolare, restrittiva ed avente carattere espressamente tassativo (*art. 4 disp. prel. Cod. Civ.*).

Ciò necessariamente premesso, veniamo alla confutazione delle obbiezioni avversarie.

Primieramente non risulta dalla Sentenza della Corte Suprema se il reclamo a cui essa attribuisce forza interruttiva della prescrizione fosse nelle forme volute, cioè *in doppio originale col visto del Capo Stazione*, appare anzi che tale (come è in fatto) non era la sua forma: e di qui una prima innegabile violazione di legge, stantechè pel carattere eccezionale e tassativo sovranotato, della disposizione di che trattasi, chi reclama in forma diversa da quella indicata per esprimere la interruzione, sta nella presunzione *juris et de jure* di volere bensì reclamare ma *non interrompere la prescrizione:* la forma qui non è evidentemente *ad probationem tantum* (pel che è ovvio che si potrebbe altrimenti supplire) ma *ad substantiam*, senza del che si andrebbe assurdamente nella perenne incertezza e nell'ignoto. — Gli è sotto questo unico aspetto (diametralmente opposto a quello per cui fu pronunciata la cassazione) che la sentenza della Corte milanese era viziata; poichè dessa, pure avendo constatata una forma di reclamo (una semplice menzione fattane nel processo verbale di verifica di avaria) non rispondente ai termini tassativi della legge per generare la interruzione della prescrizione, lo aveva supposto valido come equipollente, deducendo così conseguenze contrarie alla legge stessa che già era manifestamente violata ammettendo la interruzione semplice, esclusa la interruzione progressiva; mentre invece dovevasi senz'altro pronunciare la inesistenza di interruzione qualsiasi.

Ammette la Corte che *interrompere* non è *sospendere;* ma, viceversa poi viene alla creazione di una *interruzione, avente effetto progressivo insino a che perdurino le pratiche amministrative.* Senonchè, per quanto si voglia affaticare la mente, non si riesce se non a comprendere un giuoco di parole per cui la *sospensione* (corrispondente al concetto della *continuità*) viene qualificata di *interruzione progressiva;* con questo peggioramento che, dopo cessata la causa del *progresso* della interruzione, è perduto, agli effetti della prescrizione, il tempo antecedente alla interruzione; mentre invece si riannoderebbe a quello dopo cessata la causa della interruzione se alla predetta *interruzione progressiva* non si negasse il suo vero carattere di *sospensione.* Ma ciò sarebbe altra non contestabile violazione della legge e quindi faceva d'uopo girare la difficoltà. — L'artificio però non giova poichè, comunque dicasi: *interruzione progressiva* nella soggetta materia non si dà: l'interruzione si intuisce in un punto: la sospensione nella continuità. Infatti, filologicamente, *interrotto* è sinonimo a *discontinuato*, e *sospeso* a *differito;* dunque la *interruzione progressiva* è *sospensione.*

Osserva poi la Corte che, senza la interpretazione da lei data, nessuna utilità avrebbe il danneggiato e tutto il vantaggio spetterebbe alla Ferrovia, poichè, producendosi generalmente i reclami appena ricevuta la spedizione, la prescrizione non sarebbe prolungata che di qualche giorno, e ne deduce quindi che il semestre non può decorrere se non *dal giorno in cui la pratica sia stata definitivamente risolta.* — Anche questi criteri però sono infondati ed erronei.

Imperocchè — a parte che il ragionamento cadrebbe in diritto costituendo — è meno esatto che la maggioranza dei reclami sia immediata, e quand'anche ciò fosse, è pur cosa evidentissima, e — sia lecito il dirlo — suggerita dal semplice buon senso, che il rimedio della *interruzione* è indicato e dalla legge sanzionato per l'eventualità della prescrizione già cominciata — (strana davvero quella interruzione che comincia colla prescrizione stessa, ossia interrompe un termine non decorso!). Nel caso tutt'altro che infrequente in cui la causa di reclamare (o per verifiche fatte nei rapporti fra destinatario e mittente, o per opera dell'Amministrazione delle Ferrovie, o per altri motivi che tuttodì si verificano) emerga soltanto qualche tempo dopo l'arrivo della spedizione, o dopo la constatazione dello stato di fatto, ovvero anche quando l'avente diritto sia in ritardo a far valere le sue ragioni, la legge volle accordare un mezzo straordinario interruttivo di prescrizione: il reclamo cioè *nelle forme speciali* dettate dall'articolo 146: e questo certamente non fu poco, mentre, esso mediante, può il termine prescrizionale essere pressochè duplicato. — Dove è qui l'*inganno?* dove la *derisione?*

Ma la difficoltà massima starà nello accertare *il giorno in cui, definita la pratica,* sarà finalmente anche libera la prescrizione. Il legislatore che fissò in modo certo e facile il giorno della interruzione tacque (con quell'eloquente silenzio di chi non può neppur averci pensato) sul modo di accertare il giorno della fine della *interruzione sospensiva*, che altri vuole essere stata nella sua mente. Pertanto, quale sarà questo giorno? Quale la prova perentoria e legale della *risoluzione della pratica?* Quale il funzionario, secondo i casi, avente veste legittima, a pronunciare la risoluzione?

A tutti è noto come nelle diverse sedi, gradi ed attribuzioni, funzionino i numerosi Uffici di una sola Amministrazione Ferroviaria. Non vi è ombra d'analogia fra essi ed un Ufficio di Registro che di propria autorità o per decisioni superiori risolve prontamente un quesito o promuove un incombente e ne notifica la Parte coi mezzi proprii degli agenti fiscali. Le Amministrazioni Ferroviarie trattano le vertenze per mezzo di ordinaria corrispondenza: devono esaurire spesso lunghe e minute indagini: rivolgersi a ferrovie od imprese corrispondenti: ed avviene altresì che in una sola vertenza siano interessati vari rami della medesima Amministrazione, per cui la risposta ad un reclamo rimesso al Capo Stazione è data da altre sedi. — Ora, diverrebbe necessaria tutta una speciale (e sempre contestabile) procedura per stabilire la prova delle decisioni notificate all'avente diritto ed emanate da chi ha qualità e competenza all'uopo. Inoltre, sorpassando sovra siffatto incaglio, è da no-

tare che anche respinto definitivamente un reclamo, l'interessato — soppratutto se litigioso o non in buona fede — vi ritorna sopra, o lo ripete in sede superiore, o tenta deduzioni nuove; e l'Amministrazione naturalmente risponde, spesso, confermando la determinazione già esternata o confutando nuove ragioni inattendibili, od ampliando i motivi di reiezione già spiegati. Tutte queste continuazioni delle trattazioni della pratica amministrativa che talora si trascinano per mesi ed anni non potranno mettersi in conto della *interruzione progressiva?* Certo che sì, secondo le teorie che combattiamo; non escluso il caso in cui l'Ammistrazione — per essere troppo colma la misura — non risponda più perchè, appunto per ciò, si dirà essere rimasta accesa la interruzione alimentata da tutte le successive insistenze dopo il primo reclamo.

Certamente le Amministrazioni Ferroviarie, nella insopportabile incertezza del quando e del modo in cui potrà ritenersi estinto il reclamo, finirebbero a trovarsi nella dura necessità, appena il caso sia dubbio, di respingere senz'altro subito, definitivamente e per atto legalmente notificato, il reclamo, dichiarando che più nessuna replica riceverà risposta. — Tale sarebbe il vantaggio che la legge, così applicata recherebbe al commercio: la smisurata moliplicazione delle liti.

Troppa è la differenza che corre tra la domanda giudiziale e quella privata in via amministrativa, soggiunge la sentenza in esame, *perchè si possa invocare per analogia l'art. 2128 C. C. nel senso che, essendo respinta la domanda amministrativa, debbasi anche ritenere non interrotta la prescrizione.* L'appello a questo articolo era, nella dibattuta questione, superfluo, attese le preponderanti ragioni di merito. Essendo però il medesimo stato dall'Amministrazione Ferroviaria invocato, nulla certo vi è a ridire sull'apprezzamento, in tale particolare, della Corte Suprema. Quanto invece giova ben rilevare — ma per venire a conclusioni del tutto opposte a quelle della sentenza nella questione di massima — si è la capitale differenza fra domanda giudiziale e privata, perchè si possa ad entrambe attribuire il medesimo effetto. È giustissimo ciò: poichè (oltre alla guarentigia del mezzo) sulla forma, durata e risoluzione del giudizio non è possibile equivoco, ed i quattro casi in cui la interruzione non è operativa sono a lettere cubitali scolpiti nel citato art. 2128. Ma si può dir ciò del *giorno in cui la pratica sia stata definitivamente risolta?* Questa locuzione non abbisogna di ulteriori commenti.

Più che tutto, infine, fuori di proposito si invoca la supposta analogia dell'art. 128 della legge sul Registro coll'art. 146 delle Tariffe-Condizioni ferroviarie, per appoggiarsi anche alla (non pacifica) giurisprudenza, secondo la quale il ricorso ammesso dall'art. 128 interrompe la prescrizione fino a definizione della pratica amministrativa; perocchè (a parte la discrepanza massima prima d'ora dimostrata fra le due materie) è la legge stessa che lo dichiara, e non abbisognavano sentenze per riconoscerlo = *La domanda fatta dal Contribuente...* **servirà come la domanda giudiziale** *ad interrompere la prescrizione* = Quel **come** è troppo eloquente. Disse qualche cosa di simile l'articolo 146? **Legislator quod voluit expressit.**

Siffatto ultimo motivo della sentenza basterebbe invero da solo a darvi il tracollo.

E così anche ricevettero (crediamo) risposta in modo esauriente le ragioni, in principio accennate, addotte dalla minoranza che trovò plausibile la sentenza da noi combattuta; poichè tali ragioni si risolvono in affermazioni infondate, o su mala intelligenza della questione, o su travisamento delle argomentazioni ad appoggio della nostra tesi; talchè sarebbe inutile ripetizione tornare su di esse. Basti il chiedere con qual criterio possa allegarsi: che dal nostro assunto deriverebbe che anche la domanda giudiziale non sospenderebbe la prescrizione? Che l'art. 146 *equipara* il reclamo alla citazione? Che il reclamante sarebbe in piena balìa dell'Amministrazione interessata (forsechè gli sarebbero chiuse le porte dei Tribunali?); e possa inoltre invocarsi il principio: **omnes actiones quæ morte vel tempore pereunt, semel inclusæ judicio salvæ permanent.** — Appoggiarsi al *giudizio* a proposito di pratiche *stragiudiziali!*

Secondo la discussa sentenza (dalla quale dissentivano le conclusioni della Procura Generale) è un voler *calunniare la legge*, lo intenderla nel senso che la intese la prevalente giurisprudenza, la quale non si è peranco ricreduta, come, fra gli altri giudicati, ne fanno fede uno della stessa Corte di Milano 24 marzo 1890 in causa Ditta Busti e Galimberti contro Ferrovie del Mediterraneo ed altro notevole, 10 maggio 1890, della Corte d'Appello di Genova in causa Ferrovie del Mediterraneo contro Copello, motivato in modo che non ammette replica davvero. — Pare però che così gravi censure meglio sarebbe risparmiarle, anche quando non possono venire retorquite.

La Corte di rinvio (Torino, 26 luglio 1890) soscrisse al dettame della Cassazione; ma con elaboratissima motivazione (della quale soltanto dopo scritti questi cenni potemmo avere cognizione) si studiò, pare a noi, di attenuarne in ogni modo l'asprezza; ed a questo accurato lavoro della Corte di rinvio, che rivela un diligente studio di tutte le questioni a risolversi, non possiamo a meno di rendere omaggio, nonostante la nostra convinzione che **sia** anche **qui errata** la soluzione di tutte siffatte questioni.

Esse erano sostanzialmente tre:

1° Se la interruzione della prescrizione fosse operativa fino a risoluzione della pratica stragiudiziale;

2° Se la forma del mezzo d'interruzione prevista dall'articolo 146 fosse sostanziale: ovvero ammettesse equipollenti (nella specie: l'annotazione nel verbale d'accertamento d'avaria della somma pretesa dal destinatario a titolo d'indennità) (1);

3° Se, oltre la indennità per ritardo, competesse quella per avaria.

Sui due primi argomenti è forza ritornare brevemente, poichè i ragionamenti della Corte di rinvio e gli appunti con tanta finezza da essa rilevati ci danno occasione e nuovi mezzi per una più completa confutazione del giudicato della Corte regolatrice. — Il terzo punto poi è troppo interessante e connesso alla causa perchè si possa trasandare l'opportunità di trattarne.

Quanto alla prima questione, la, or mentovata, sentenza 26 luglio 1890, nel mentre fa suoi i principali motivi di quella della Cassazione, dei quali fu sovra dimostrata la inattendibilità, si affretta però tosto a constatare che = « Nè » vale il dire, come sostiene l'appellante, che manchi la » prima domanda amministrativa capace di interrompere la » prescrizione per modo che il termine prescrittivo dovendosi calcolare dal giorno della riconsegna della merce » e questa essendosi effettuata il 9 novembre 1887, da tal » data al 25 luglio 1888 si abbia un periodo di tempo ben » maggiore di mesi sei; imperocchè, per quanto già in primo » giudizio, la Società Ferroviaria si facesse ad accennare alla » forma che aver debba la prima domanda amministrativa, » locchè ripeteva dappoi nello stadio d'appello avanti la » Corte di Milano, siccome nell'uno e nell'altro giudizio da » parte della Ditta Polenghi si affermava di aver fatta domanda di indenizzo in L. 3447 nello stesso processo verbale di verifica dell'avaria, e ciò pure dichiaravasi nello » stesso Ricorso alla Suprema Corte di Cassazione di Torino, così l'Amministrazione Ferroviaria pur presentando » avanti la Corte stessa il suo controricorso, a sostegno della » sentenza proferita dalla Corte d'Appello di Milano, ebbe » esplicitivamente a riconoscere che la domanda amministrativa ed interrutiva della prescrizione, era stata dalla Ditta » Polenghi presentata nello stesso giorno in cui cominciava » a decorrere la prescrizione stessa, e ciò che era già stato » affermato dalla sentenza della Corte d'Appello di Milano » stata cassata, fu ribadito ancora dal giudicato della Suprema Corte; quindi *non essendosi in questa ultima Sede,* » *gravata la Società Ferroviaria di quella* **violazione** » **di diritto** la quale discendeva dal fatto di riconoscere,

(1) *P. S.* Sulla seconda questione la Cassazione Torinese ebbe poi a pronunciarsi in favore della nostra tesi il 9 agosto 1890 in causa Ferrovie del Mediterraneo C. Hausmann.

» se o meno le istanze di indennizzo spiegate dalla Ditta » Polenghi nel processo verbale di constatazione d'avaria, » potessero considerarsi quale domanda amministrativa ed » interruttiva della prescrizione, a senso del più volte ci- » tato art. 146 dell'Allegato D, è assolutamente postuma, » eppertanto inaccoglibile, la eccezione la quale intorno alla » forma suddetta si vorrebbe accampare = ».

Dopo del che studiasi anche la Corte di rinvio di dimostrare come siavi stato riconoscimento di diritto da parte dell'Amministrazione Ferroviaria: riconoscimento se non integro (eravi la differenza da L. 3447 a L. 61.40), almeno in massima, quindi implicante rinuncia alla prescrizione.

Ora, siffatta argomentazione, a nostro avviso, manca di base giuridica; essendochè, in primo luogo, gli effetti del riconoscimento non ponno mai estendersi oltre quanto è espressamente ammesso. In questione del **mio** e del **tuo** chi risponde di dover cento su mille domandate non si potrà mai dire aver riconosciuto più di cento: anzi il dippiù con ciò lo ha negato e la prescrizione che sia dopo decorsa ha suggellato la negativa; in secondo luogo poi, col ragionamento della Corte, si confondono due titoli diversi: il ritardo e e l'avaria: pel primo dei quali erasi riconosciuto (subordinatamente alla prescrizione) il diritto a risarcimento nell'abbuono del porto — L. 61.40 —, mentre per l'avaria erasi sempre contestata qualsiasi ragione di compenso (e con fondamento, siccome verrà pure in appresso dimostrato).

Ma tanto il primo rimarco sul silenzio dell'appellante circa la illegalità del mezzo invocato per interrompere la prescrizione, quanto il poi supposto riconoscimento, chiaramente rivelano la dubbia fede del Magistrato di rinvio nella teorica della Corte Suprema.

In merito alla seconda questione pare che la Corte di rinvio si mostri convinta della assoluta inammessibilità di equipollenti alla forma stabilita dall'art. 146, poichè dessa con particolare diligenza tende a porre in essere come, nella fattispecie, il processo verbale di constatazione di avaria riunisse gli estremi da tale articolo voluti: locchè escluderebbe affatto il concetto della equipollenza. Dice infatti la Corte: il verbale recava la menzione della domanda di indennità; era firmata dal Capo Stazione: venne rilasciato in copia (sebbene questa non datata nè sottoscritta dal Capo Stazione) al destinatario intervenuto al verbale.

Senonchè, così apprezzando, caddesi in equivoco (assai scusabile) nel valutare il carattere di un atto d'indole essenzialmente tecnica ed amministrativa. Infatti — come si evince dall'art. 135 delle Condizioni pei trasporti, messo anche in rapporto con tutti gli altri correlativi che determinano la responsabilità o irresponsabilità del vettore — il processo verbale non è che la semplice constatazione dei fatti quali si riscontrano all'atto della verifica, colla indicazione di ogni più minuta circostanza di provenienza, di carico, di servizio, ecc., e quindi pure colla valutazione dei danni e del compenso che l'avente diritto domanderebbe; ma non costituisce in verun modo nè un documento definitivo, nè un riconoscimento di debito, nè una transazione (a cui nessun Capo Stazione è facoltizzato) e nemmeno un reclamo della Parte interessata quand'anche partecipante al verbale; le risultanze del quale per ogni effetto di attribuire ragione a indennità — sono di loro natura e di pien diritto subordinate spesso ad ulteriori constatazioni ed indagini, sia nei rapporti con vettori antecedenti, che col mittente, sia tenuto conto della cause di irresponsabilità della Ferrovia che emergano allora o dappoi o per disposizioni di legge o per altri svariatissimi, non sempre all'atto del verbale prevedibili, motivi. Attalchè il verbale è quell'atto che tende a facilitare nei casi controversi, la immediata riconsegna della spedizione colla guarentigia della pura e semplice constatazione dei fatti, riservata ogni eventuale ragione tanto alla Ferrovia che alla controparte; così ha carattere logicamente chiaro di un procedimento *preparatorio* alla discussione ed al reclamo che seguiranno forse o non seguiranno alla riconsegna anzitutto premurosa.

(*Continua*).

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 12 dicembre 1890 (N. 292). — **Regio Decreto 23 novembre 1890**, numero **MMMMXII** (Serie 3ª, parte supplementare) con cui è dichiarata opera di pubblica utilità la sistemazione di un tratto della via maestra nell'abitato del Comune di Montaldo Scarampi, in provincia d'Alessandria, secondo il progetto particolareggiato di esecuzione 21 dicembre 1889, e la relativa variante 30 marzo 1890 e relative planimetrie pari data, viste dal Ministro dei Lavori Pubblici.

È assegnato il termine di un anno, a decorrere dalla data del R. Decreto, per compiere le espropriazioni ed opere occorrenti.

Gazzetta Ufficiale del 16 dicembre 1890 (N. 295). — **Regio Decreto 27 novembre 1890**, numero **MMMMXVII** (Serie 3ª, parte supplementare), con cui è dichiarata opera di pubblica utilità l'apertura di una via nel Comune di Arpaia, provincia di Benevento, ad ovest della casa comunale fra il corso del Caudio e la via Municipio, nonchè l'ampliamento parziale di quest'ultima strada, e ciò in conformità del progetto 23 febbraio 1890 dell'ingegnere Lanni e la relativa planimetria pari data, vista dal Ministro dei Lavori Pubblici.

È assegnato il termine di diciotto mesi, a decorrere dalla data del R. Decreto, per compiere le espropriazioni ed opere occorrenti.

CRONACA PARLAMENTARE

delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Bilanci. — *Presentazione.* — Nella seduta del 18 corrente l'onorevole Grimaldi, Ministro delle Finanze ed *interim* del Tesoro, **ha** presentato alla Camera dei Deputati gli annuali documenti finanziari, che già erano stati predisposti dal suo predecessore, onorevole Giolitti, cioè:

1° il *rendiconto generale consuntivo dell'esercizio 1889-1890*, insieme alla relazione della Corte dei Conti sul documento medesimo;

2° il *disegno di assestamento del bilancio per l'esercizio 1890-1891;*

3° il *bilancio di previsione per l'esercizio 1891-1892.*

Il Ministro dichiarò inoltre che farà la *Esposizione finanziaria* dopo le ferie natalizie.

Disegni di legge. — *Presentazione.* — Nella stessa seduta del 18 l'onorevole Ministro delle Finanze ha presentato la convalidazione del Regio Decreto 23 agosto 1890, riguardante la *ricostruzione di parte del palazzo del Broletto in Milano* (1).

Giunta generale del bilancio. — *Nomina e costituzione dell'ufficio di presidenza.* — In seguito alle votazioni, di nomina nella seduta del 17 e di ballottaggio nella seduta del 18, la Giunta generale del bilancio rimase formata degli onorevoli, che noi disponiamo secondo il numero dei voti riportati da ciascuno:

Colombo, Genala, Chimirri, Sonnino, Ferraris M., Romanin-Jacur, Luzzatti, Vacchelli, Cadolini, Carmine, Martini Ferdinando, Buttini, Cuccia, Gallo, Bertollo, Arcoleo, Salandra, Merzario, Pavoncelli, Bonacci, Marchiori, Branca, Pelloux, Fagiuoli, De Zerbi, Visocchi, Chiala, D'Arco, Cucchi Luigi, Pais, Dini, Giusso, Pompili, Sant'Onofrio, Cerruti e Vendramini.

La Giunta si è, poi, adunata ieri mattina 19 per costituire il proprio Ufficio di presidenza. Furono nominati: *presidente*, Luzzatti; *vice-presidenti*, Genala e Sonnino; *segretari*, Pompili, Arcoleo e Carmine.

Mozioni, interpellanze ed interrogazioni. — *Comunicazione.* — Nella seduta del 15 corrente fu dal Presidente della Camera annunziata una domanda di interpellanza dell'on. Colombo ai Ministri dell'Interno e dei Lavori Pubblici *sui provvedimenti che potrebbero dare lavoro agli operai disoccupati delle officine meccaniche nazionali.*

(1) Vedi « Cronaca Parlamentare » del n. 29, pag. 462, fra i « Disegni di legge presentati e non discussi » nella 4ª ed ultima Sessione della XVI Legislatura. — Del Decreto Reale per la ricostruzione abbiamo fatto cenno negli « Atti ufficiali » del n. 36.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia Viareggio-Lucca.
(Apertura all'esercizio).

Da domani, 21, verrà aperta all'esercizio la linea Viareggio-Lucca, lunga 23 chilometri; essa, oltre le due estreme, comprende le due stazioni di Massarosa e di Nozzano. Queste sono ammesse a tutti indistintamente i trasporti a grande ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria, in servizio interno e cumulativo ordinario.

La stazione di Lucca è comune alle due Reti, Mediterranea ed Adriatica.

><

Validità biglietti andata e ritorno dal 23 corrente al 2 gennaio 1891.

In occasione delle feste Natalizie e del Capo d'anno i biglietti d'andata e ritorno, tanto normali che festivi, che dalle Amministrazioni ferroviarie verranno distribuiti nei giorni dal 23 corrente a tutto il 1° gennaio p. v., saranno valevoli per il ritorno fino all'ultimo treno del giorno 2 gennaio stesso.

><

Avviso d'appalto ad unico incanto dei ferri minuti tipo speciale per armamento ferrovie.

Alle ore 10 ant. del 2 gennaio 1891, in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinnanzi l'Ispettore Generale delle Strade Ferrate, si addiverrà all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo delle provviste dei ferri minuti di tipo speciale, per l'armamento dei tratti fra le progressive 9700 e 39700 e le progressive 55650 e 59463 della ferrovia Sparanise-Gaeta e delle linee Velletri-Terracina, Cornia-Piombino e Cuneo Saluzzo, in tre distinti lotti, come dal quadro che segue:

Lotti	Indicazioni delle provviste			Somma di stima salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto
I.	Stecche corniere	Quint.	7,724.16	L. 347,600
II.	Piastre di fondo	»	4,032 00	» 181,500
	Chiavarde con rosette	»	972.60	
III.	Arpioni ordinari	»	2,566.90	» 207,100
	Arpioni di arresto	»	761.87	

Cauzione: I° lotto, provvisoria L. 17,500, definitiva L. 35,000; II° lotto, provvisoria L. 9,100, definitiva L. 18,200; III° lotto, provvisoria L. 11,000, definitiva L. 21,000.

Il termine perentorio di consegna di ciascuna delle partite costituenti i vari lotti, sarà quello rispettivamente stabilito nel Capitolato speciale d'appalto in data 5 dicembre 1890.

I luoghi di consegna dei materiali sono quelli stabiliti nello stesso Capitolato speciale di appalto.

L'aggiudicazione sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente.

L'impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale, per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, e di quello speciale in data 5 dicembre 1890, colle aggiunte in data 8 maggio 1890, visibili assieme alle altre carte del progetto nell'Ufficio contratti del Ministero.

Il deliberatario dovrà, nel termine di giorni 15 successivi a quello dell'aggiudicazione, stipulare il relativo contratto.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.
(Per il tronco Ventimiglia-Pigna).

È stata rimessa al Ministro dei Lavori Pubblici una deliberazione del Consiglio Provinciale di Porto Maurizio, colla quale si fanno voti al Governo affinchè, provocato il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sul progetto del tronco della Ferrovia Cuneo-Ventimiglia, compreso fra Ventimiglia e Pigna, ordini la esecuzione immediata del tronco medesimo.

><

Ferrovia Aulla Lucca.
(Progetto esecutivo del tronco Bagni di Lucca-Ponte di Campia).

La Direzione tecnica governativa per la Ferrovia Aulla-Lucca ha presentato al R. Ispettorato Genedelle Strade Ferrate il progetto esecutivo del tronco della ferrovia medesima, compreso fra Bagni di Lucca e Ponte di Campia, il quale misura la lunghezza di m. 15,195.11, ed il cui importo è presunto di L. 6,250,000. — Su di questo progetto daremo alcuni ragguagli in un prossimo numero del *Monitore*.

><

Ferrovia Avezzano-Roccasecca.
(Per i progetti d'appalto dei tronchi Civita d'Antino-Avezzano).

Ci informano da Sora che la Direzione tecnica governativa per la ferrovia Avezzano Roccasecca, colà residente, lavora attivamente alla compilazione dei progetti di appalto dei tronchi della linea medesima, compresi fra Civita d'Antino a Capistrello e fra Capistrello ed Avezzano. Ci si assicura che il progetto definitivo di quest'ultimo tronco sarà sottoposto alla approvazione governativa prima della fine del corrente mese.

(Stato dei lavori dei tronchi Arce-Sora al 1° corrente dicembre).

Ci giungono da Sora le seguenti notizie relative alla costruzione dei due tronchi Arce-Arpino ed Arpino-Sora, della ferrovia da Avezzano a Roccasecca:

a) Tronco Arce-Arpino. — Durante il mese di novembre p. p., a causa delle dirotte e continuate pioggie, si è poco progredito nei lavori allo scoperto. Nella galleria Scrime e nell'interno dei fabbricati delle stazioni e delle case cantoniere si è sempre lavorato senza interruzione, ma con non troppo effetto utile, a motivo che era reso grandemente difficile, a causa del cattivo tempo, l'approvvigionamento dei materiali occorrenti. Nella galleria Scrimi venne ultimato completamente il rivestimento della calotta e dei piedritti, come pure la ricostruzione delle tratte deformate. Restano soltanto da eseguire m. 200 di arco rovescio, che potranno essere ultimati entro il corrente mese. Allo stato presente dei lavori si ritiene sicura l'apertura all'esercizio del tronco pel mese di febbraio p. v., ciò ben inteso quando non si abbiano a lamentare contrattempi a motivo delle intemperie;

b) Tronco Arpino-Sora. — Durante il mese di novembre p. p. le pioggie non solo hanno impedito ogni lavoro utile lungo il tronco, ma hanno causato danni sensibili ai movimenti di terra nei rilevati non completamente ultimati. Ciò è causa di ritardo nel compimento dei lavori del tronco: il quale molto difficilmente potrà essere pronto per l'esercizio contemporaneamente al tronco che lo precede, come prima speravasi di conseguire.

><

Ferrovia Catanzaro Sant'Eufemia.
(Stato lavori del tronco Settingiano-Marcellinara al 1° dicembre).

Sull'andamento dei lavori di costruzione del tronco da Settingiano a Marcellinara, della ferrovia Catan

zaro-Sant'Eufemia, in appalto all'Impresa Levi Ottavio, riceviamo le seguenti informazioni che sono riferite alla data del 1° corrente mese.

Le *espropriazioni* sono complete; le *opere d'arte maggiori* sono ultimate; le *opere d'arte minori* sono compiute, meno alcuni lavori di finimento, e meno un manufatto di m. 0.60 alla progressiva 2.241; i *muri* sono completati; i *fabbricati* sono tutti compiuti e manca solo la coloritura esterna ed interna; le *opere di consolidamento* sono ultimate nelle trincee ai chilom. 1451.90-1490 e 1740-1817; è poi in corso di approvazione il progetto dei lavori di consolidamento a monte e a valle della trincea fra le progressive 1550 e 1656.

Lo stato di avanzamento della *galleria di Marcellinara*, lunga m. 1763, era il seguente: *scavo*, avanzata m. 1598.50; calotta m. 1536.30; strozzo metri 1407.20; piedritti m. 1339.50; arco rovescio metri 1282.81; *muratura*, calotta m. 1507.61; piedritti m. 1339.50; arco rovescio m. 1282.81. L'avanzamento medio giornaliero ottenuto in novembre p. p. fu di m. 0.75 all'imbocco Catanzaro e di m. 1.46 all'imbocco Sant'Eufemia.

><

Progetti e preventivi dell'Adriatica.

Fra i progetti sottoposti all'approvazione governativa dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali, meritano speciale menzione quelli seguenti:

1. Progetto dei lavori occorrenti per l'impianto di un piano caricatore e del relativo binario per il servizio delle merci a piccola velocità nella *stazione di Cupramarittima*, lungo la *ferrovia da Bologna ad Otranto*. — La spesa occorrente per la esecuzione dei lavori, esclusa la provvista del materiale metallico di armamento, è preventivata in L. 56,100. Saranno eseguiti mediante appalto a licitazione privata: i movimenti di terra e le opere murarie occorrenti all'allargamento del piazzale, alla costruzione del nuovo piano caricatore, ed al prolungamento di manufatti: si provvederà in economia ai lavori relativi al rafforzamento e sistemazione della travata metallica del sottovia al chilometro 280.453, nonchè a quelli concernenti la posa del nuovo binario e la sistemazione dei binari esistenti;

2. Il progetto riguardante i lavori di sistemazione del servizio d'acqua nella *stazione di Bisceglie*, lungo la *ferrovia Bologna-Otranto*. La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori, i quali saranno eseguiti mediante appalto a licitazione privata, ammonta a L. 74,500. La fornitura dei meccanismi, dei tubi e delle colonne idrauliche sarà fatta dalla Società. I lavori proposti consistono: *a*) nell'ampliamento della attuale cisterna mediante prolungamento da ambe le parti, sino ad avere una capacità utile complessiva di m. c. 3000; — *b*) nella costruzione di un rifornitore nella Stazione presso allo scambio estremo verso Brindisi, con impianto dei meccanismi necessari per l'elevazione dell'acqua, con 3 vasche da m. c. 15 ciascuna e con 2 colonne idrauliche situate fra i 3 binari;

3. Il progetto riguardante i lavori di sistemazione del servizio d'acqua nella *stazione di Mola di Bari*, lungo la *ferrovia da Bologna ad Otranto*. La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori medesimi ammonta a L. 30,000. Le opere previste saranno eseguite mediante appalto a licitazione privata, o anche a cottimo. La Società provvederà in economia la pompa, la macchina semifissa ed i loro accessori.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa ammettersi la proposta dell'Amministrazione delle *Strade Ferrate della Sicilia*, relativa all'acquisto di macchine utensili, di un maglio a vapore e di banchi da falegname, da destinarsi alle *Officine di Palermo e di Messina*, e che possa procedersi all'appalto relativo mediante gara a licitazione privata fra Stabilimenti industriali italiani. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 30,438.82;

2. Che si possa approvare il progetto presentato dalla Società delle *Strade Ferrate Meridionali*, per la costruzione di una pensilina metallica, per la quale è preventivata la spesa di L. 11,000 nella *stazione di Monselice*, lungo la *ferrovia Legnago-Monselice*;

3 Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi altro progetto presentato dalla Società predetta per la costruzione di un muro di riparo contro la caduta di massi, per difendere il casello N. 45, situato al chilom. 43.711 della *linea Udine-Pontebba*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 10,000;

4. Che possa approvarsi uno schema di convenzione relativo a definizione di vertenze insorte col sig. Federico Capone, proprietario di alcuni terreni ora attraversati dal tronco da Prato ad Altavilla della ferrovia Benevento-Avellino;

5. Che, in via eccezionale, si possa provvedere mediante gara a licitazione privata fra *Ditte Nazionali* all'appalto pell'acquisto del seguente *materiale rotabile*, del complessivo importo di L. 1,003,632, ripartito nei 4 lotti di cui infra; primo lotto, N. 24 carrozze di seconda classe a 5 compartimenti; secondo lotto, N. 12 bagagliai con compartimento postale; terzo lotto, N. 24 bagagliai ordinari; quarto lotto, N. 24 carri per trasporto di rotaie;

6. Che possa approvarsi la perizia della maggiore spesa occorrente per la manutenzione del tronco della ferrovia *Valsavoia-Caltagirone* compreso fra Valsavoia e Scordia, nonchè l'atto di sottomissione relativo della Impresa Guglielmo Ghoz.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, si è pronunciato favorevolmente intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Progetto d'appalto del tronco Cremona-Croce S. Spirito della ferrovia Cremona-Borgo S. Domenico;

2. Progetti di travate metalliche lungo il tronco Lucca-Ponte a Moriano della ferrovia Aulla-Lucca;

3. Ricorso della Società della ferrovia Verona-Caprino contro un Decreto del Prefetto di Verona, che ordinava la riapertura d'un passaggio a livello entro la stazione di Verona;

4. Progetto per l'ampliamento della stazione di Carsoli lungo la linea Roma-Solmona;

5. Variante fra le stazioni di Veggia e Sassuolo lungo la ferrovia Scandiano-Sassuolo;

6. Progetto per lavori di completamento lungo il tronco Colorno-Po della ferrovia Parma-Brescia-Iseo;

7. Progetto di un ponticello attraverso la strada provinciale Antrodoco-Rieti al chilom. 167.953 della ferrovia Aquila-Terni;

8. Progetto per l'impianto della stazione definitiva di Aci Castello lungo la ferrovia Messina-Catania;

9. Progetto per l'impianto di una fermata, in servizio del comune di Vigliano, al chilom. 87.730 della ferrovia Genova-Ovada-Asti.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Napoli - Ottajano. — *Prima corsa di un treno di prova.* — Facendo seguito alla notizia data nel n. 49, a pag. 781, annunciamo che il 15 corrente la nuova linea ferroviaria da Napoli ad Ottajano fu percorsa per la prima volta da un treno di prova con esito felice. Intervennero il R. Ispettore delle Strade Ferrate, cav. Franza, l'Ispettore dei telegrafi, cav. Iurgens, e l'ingegnere Checchetti della Casa Miani, Silvestri e C. di Milano, costruttrice delle locomotive.

Le locomotive-tender sono a sei ruote, accoppiate con carrello anteriore tipo Bissel, e sono capaci di trascinare 50 tonnellate colla velocità di 20 chilometri sopra le pendenze del 30 per mille; sono munite del freno continuo Westinghouse.

I veicoli costruiti dall'Impresa industriale italiana in Castellamare sono comodi ed eleganti.

Siamo lieti di vedere avvalorata la notizia data della prossima apertura al pubblico esercizio di questa nuova linea, che compisce i voti e le aspirazioni dei Comuni vesuviani.

Ferrovia direttissima Bologna - Firenze - Roma. — *Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, presi in esame i due progetti, di cui già ci siamo altre volte occupati, uno del Comitato Bolognese e l'altro del Comitato Popolare Fiorentino per la ferrovia direttissima Bologna-Firenze-Roma, pur ritenendoli in massima ammissibili per servire di base alla compilazione di un progetto definitivo, introdottovi però molte e sostanziali riforme, ha emesso parere che nel momento attuale, di fronte alle molte gravi esigenze finanziarie, il Governo non possa assumere alcun impegno per la progettata ferrovia; la quale non ha attualmente nessun spiccato carattere di vera necessità.

Aereovia Avena a Napoli. — *Da Santa Brigida al Vomero.* — Progetto e nome sono dell'ing. Adolfo Avena, che espose il disegno alla Mostra nella Galleria Umberto I a Napoli.

Diamo breve cenno del progetto. Da una torre che s'innalzerebbe al limite estremo della Galleria dalla parte di S. Brigida partirebbe un ponte aereo che si prolungherebbe sino alla stazione della funicolare al Corso Vittorio Emanuele. Un ascensore trasporterebbe la gente dal livello stradale sino in cima alla torre, donde partirebbe il treno aereo. Idea grandiosa; progetto audace.

A chi non piaccia l'ascensore sarebbe offerto altro modo di salita nella torre mediante una scala a chiocciola nell'interno di essa. A chi poi meglio piacesse l'andata a piedi per la via aerea, anche ciò sarà concesso; perchè il grande viadotto aereo conterrà due vie, l'una inferiore per la vettura, l'altra superiore per i pedoni.

La dimanda di concessione al Municipio è stata presentata dall'ingegnere Avena, nella sua qualità di autore e redattore del progetto, e dal signor Fantoni come assuntore dell'opera.

I signori Avena e Fantoni non chiedono al Municipio che l'approvazione del progetto. Essi si propongono, inoltre, di ricostruire e riconsolidare con fondazioni profondissime gli otto palazzi da cui si leveranno le pile per sostenere il ponte aereo. L'altezza della prima torre sarà di 100 metri: quella a Toledo di 60. All'ultima casetta a ridosso del Corso V. E. il viadotto sarà alto appena tre metri dal suolo.

Nella dimanda di concessione si accenna al progetto completo, che propone l'aereovia da Santa Brigida al Vomero. Ma per ora i signori Avena e Fantoni chiedono almeno l'abilitazione a eseguir la prima parte, dalla Galleria al Corso Vittorio Emanuele, siccome s'è detto.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Per le economie nell'esercizio a scopo di diminuire la garanzia d'interesse pagata dallo Stato.* — Durante la discussione del bilancio francese per il 1891, dal quale nel nostro numero 50 abbiamo riassunto per Società le spese fissate per nuove costruzioni ferroviarie, la Camera dei Deputati, nella seduta del 25 scorso novembre, ha approvata una mozione invitando il Governo a studiare un programma d'esercizio ferroviario capace di ridurre, per mezzo delle economie, l'importo della garanzia d'interesse.

La questione non è punto nuova; e bisogna riconoscere che le stesse Società ferroviarie avevano già, dopo le Convenzioni del 1883, presa l'iniziativa di riduzione nelle spese d'esercizio.

Nel 1884 infatti, ossia per il primo anno d'applicazione delle nuove Convenzioni, le spese d'esercizio delle sei grandi Società ferroviarie ammontarono a L. 558,196,335; e nel 1888 le stesse spese discesero a L. 508,923,561 con una riduzione di L. 49,272,774 ossia dell'8.83 p. 0|0. Notasi che nel 1884 erano in esercizio 26,121 chilometri, e nel 1888 eranvene 29,121 con un aumento del 10 0|0.

Per dare poi un'esatta idea dell'entità della riduzione delle spese dal 1884 al 1888 faremo confronto tra la spesa chilometrica nei due anni per la rete esercitata nel conto della garanzia d'interesse:

1884.	Lung. chilom.	23,782.	Spesa chilom. fr.	21,958
1888.	»	23,895	» »	19,061
			Diminuzione nel 1888 fr.	2,897
			Corrispondente al 13.19 p. 0|0.	

In altri termini, l'economia complessiva per la rete garantita ammontò a fr. 69,000,000.

Ferrovie Svizzere. — *Concessioni di nuove ferrovie nel Consiglio Federale.* — Nella seduta del 13 corrente il Consiglio Federale ha approvato:

1. Messaggio e progetto di risoluzione concernenti la concessione di una *ferrovia stradale da Svitto a Seewen* e *da Svitto a Brunnen;*

2. Messaggio e schema di risoluzione concernenti la concessione di una *ferrovia a scartamento ridotto da Coira a Tosanna.*

Ferrovie Rumene. — *Progetto di legge per l'acquisto di materiale rotabile.* — Alla Camera dei Deputati di Bucarest è stato presentato un progetto di legge per l'importo complessivo di fr. 12,175,000 per l'acquisto del seguente materiale rotabile:

Per le ferrovie in esercizio: 1,100 carri merci; 120 carrozze viaggiatori; 50 locomotive;

Per trasporto di materiale di costruzione del ponte sul Danubio: 500 carri; 15 locomotive.

Ferrovie Turche in Europa. — Al *Times* hanno ieri telegrafato da Vienna: I lavori della *ferrovia da Mitrovitza a Scutari*, nell'Albania, incomincieranno nella prossima primavera; il Sindacato tedesco negozia in proposito colla Porta.

Ferrovie Russe. — *Ponte mobile militare.* — La *Novoje Wremja* scrive che l'Amministrazione del Genio militare russo ha proceduto in questi giorni alla prova di un ponte ferroviario mobile e trasportabile col sistema, pel quale si è fatto prima conoscere il celebre costruttore della torre Eiffel.

Le parti di questo ponte sono state portate in Russia da un rappresentante del signor Eiffel, incaricato d'insegnare alla brigata ferroviaria il sistema di montatura e di trasporto per ferrovia di queste parti smontate.

Tutto il ponte è in ferro e la sua unica travata può sostituire una sezione di venti a trenta metri di un ponte ferroviario ordinario.

La solidità del ponte mobile è calcolata in modo da poter sopportare il peso di un treno-merci ordinario.

Ferrovie Turco-Asiatiche. — *Prolungamento sino a Konian della ferrovia Smirne-Aidin.* — Annunciasi da Smirne, in principio del corrente mese, che èra imminente la promulgazione dell'iradè imperiale per la prolungazione della ferrovia di Smirne-Aidin fino a Konian. Il tronco da Aidin a Diner, eseguito sotto la direzione dell'ingegnere inglese Walker, e sotto la sorveglianza degli ingegneri italiani Carlo Ghidini e Vincenzo Zanardi Landi, ha ottenuto gran lode dalla Commissione incaricata del collaudo.

Tramvie Germaniche. — *Notizie statistiche sull'andamento e sviluppo.* — La prima tramvia di Berlino, inauguratasi il 25 giugne 1865, e lunga chilometri 7.8, fu anche la prima della Germania.

Nello scorso anno 1889 i chilometri erano 1349, divisi fra 23 Società tramviarie, che possedevano: 3962 carrozze con 133,386 posti; 14,493 cavalli e 161 locomotive. Nel medesimo anno i viaggiatori furono 333.269,504 per marchi 40,220,000; le corse furono 15,326,517 per un percorso di 80,725,266 chilometri.

Il materiale ruotabile delle tramvie germaniche, non comprese le locomotive, rappresenta ora un capitale di circa 15,000,000 di marchi.

Dei passeggieri, nel 1889, il 95.2 0|0 fu trasportato a trazione di cavalli e il 4.98 a trazione meccanica, cioè il 4.65 a vapore ed il 0.33 ad elettricità. Come sul principio il pubblico si è mostrato generalmente assai restio all'uso delle tramvie, così pare sia tuttora riluttante alla trazione meccanica essendochè sia poco estesa quella a vapore e due soltanto siano le tramvie elettriche in Germania.

In generale poi l'esercizio delle tramvie non è dapertutto molto lucroso, ed in molti luoghi si dovette sospendere l'esercizio; alcune società tuttavia sono fiorentissime. La Società di Magdeburgo dà un dividendo del 10 0|0; quella di Francoforte, di oltre il 9 0|0; quelle di Dresda e di Lipsia, di circa il 7. Tutte le altre non raggiungono il 6 0|0; mentre parecchie hanno ridotto nel 1889 il loro dividendo al 5 0|0. Alcune infine ridussero normalmente da alcuni anni i loro dividendi ad un tasso esiguo o cessarono nel 1889 dal distribuirne; e così quella di Stettino dà ora il 2 0|0 e quella di Konisberga, che nel 1888 diede il 2, nel 1889 non diede alcun dividendo.

La *tramvia a vapore*, come abbiamo già detto, è poco estesa in Germania. Tramvie a vapore vi sono a Berlino, a Francoforte sul Meno, a Mulhausen, a Mannheim, a Cassel, ecc. La Società delle tramvie a vapore di Berlino è in procinto di impiantare un esercizio misto, cioè a vapore ed a cavalli; e così in altre città ove il servizio a cavalli supplisce o sostituisce quello a vapore od a fallaci tentativi di trazione elettrica. Nella stessa Berlino, dove hanno avuto una tramvia a vapore fra via Sommer e Charlottenburg, e un'altra fra porta Schönausen e Pankow si è fatto per ben due volte il tentativo di una tramvia a vapore nell'interno della città; ma amendue le volte, le Società esercenti non hanno tratto dall'esperimento dei vantaggi economici, e gli abitanti delle vie rispettive hanno acceso i lumi, quando è sparita l'ultima macchinetta. Vi sono ancora in Germania delle città ove funziona il tram a vapore, ma si arresta alle porte, o quasi, e nessuno lo vuole e lo desidera nei centri del pubblico movimento. Anzi le autorità amministrative a ciò strenuamente si oppongono. In Germania si nega tuttora, che il passaggio dalla trazione a cavalli alla trazione meccanica, sia a vapore o elettrica, debba essere utile finanziariamente all'impresa e conciliarsi con la quiete e la sicurezza del pubblico.

Le *tramvie elettriche* sono due soltanto in Germania; l'una fra Offenbach e Sachsenhausen e l'altra a Lichterfelde presso Berlino. Nella tramvia elettrica di Lichterfelde i prodotti non bastano a cuoprire le spese, benchè nell'anno 1889 se ne servissero 1,109,902 viaggiatori. Nelle stesse condizioni trovasi la tramvia elettrica di Offenbach, che esiste dall'anno 1882 ed ha veduto aumentar ogni anno il numero dei frequentatori; ma non è riuscita ancora a cuoprire il *deficit* dei primi anni d'esercizio. Un terzo tentativo, fatto coll'impianto di una linea a conduttori sospesi dalla Società dei tramways berlinesi (trattavasi del tronco Charlottenburg-Westend, che ha una lieve ascendenza) è stato abbandonato dopo breve tempo e la trazione a cavalli è stata sostituita alla elettricità. In Germania si nutrono quindi certi sospetti finanziari e si ha avversione contro la trazione elettrica; gli esempi di Lichterfelde e Offenbach insegnano che non son prive di fondamento. Vi ha inoltre la moltitudine dei codici civili nelle varie parti della Germania; a Berlino, ad esempio, vige il diritto prussiano; a Francoforte il comune; a Colonia il francese; a Lipsia il sassone.

Ed ora qualche dato statistico sullo sviluppo delle tramvie in alcuna delle principali città.

A Berlino — lo abbiamo già premesso — il 22 giugno 1865 fu aperta all'esercizio la prima linea tramviaria lunga chilometri 7.8; e fu la prima di tutta la Germania. Questa prima tramvia fu a trazione animale con 19 vetture, 126 cavalli; e nel 1865 ebbe 964,512 viaggiatori per 246,000 marchi. Nel 1870 i passeggieri furono 1,370,860; ossia in aumento del solo 42 0|0 in cinque anni d'esercizio. Attualmente contansi a Berlino 1094 vetture, 5486 cavalli, 14 locomotive, e 134,400,000 passeggieri per 16,000,000 di marchi.

Ad *Amburgo* si aprì la prima linea (la seconda della Germania) nel 1866; e insino al 1870 il movimento crebbe solo del 18 0|0 ossia da 1,887,000 a 2,232,000 viaggiatori.

A *Stoccarda* si aprì all'esercizio la terza tramvia tedesca nel 1868; e nel 1870 il movimento era aumentato del 16 0|0 ossia da 1,386,000 a 1,655,000 viaggiatori.

La speculazione s'impaurì a questi fatti, e dal 1868 al 1872 non vi fu apertura di altre linee. Poi tutto ad un tratto se ne costruirono a *Francoforte sul Meno, Annover, Lipsia*; a *Berlino* costituivasi una nuova compagnia, la Società dei grandi tramways di Berlino; seguirono *Danzica* e *Uelersen* nel 1873, *Wiesbaden* nel 1875; e dal 1876 al 1889 non è passato un anno senza che una qualche tramvia a cavallo o a trazione meccanica si sia aperta all'esercizio in una qualche città germanica.

Per notizie circa le *tramvie italiane, francesi, belghe, svizzere* ed *inglesi* vedi nel n. 34 del 23 agosto, a pag. 544.

Notizie Diverse

Forniture di materiale ferroviario alle Amministrazioni italiane da Ditte Nazionali. — Circa le relative *deliberazioni del Consiglio di Stato*, vedi sotto tale rubrica nelle « Informazioni » di questo numero a pag. 817.

Per l'acquisto di materiale ferroviario italiano da parte delle Ferrovie Serbe. — *Presso la Camera di Commercio di Milano.* — Facendo seguito a quanto abbiamo annunciato nelle « Notizie Ferroviarie estere » del n. 49 a pag. 783, aggiungiamo che fra le « Comunicazioni » fatte all'adunanza della Camera di Commercio di Milano, nella seduta del 15 corrente, trovasi anche la seguente:

« *Visita dei delegati serbi.* — Il Ministero del Commercio ha raccomandato alla Camera una Commissione di delegati serbi che insieme al signor Giovanni Silini, direttore dell'Agenzia commerciale italiana in Belgrado, si è recata in questi giorni a Milano per prendere notizie della potenzialità dei nostri stabilimenti meccanici e dare loro eventualmente commissioni per il loro Governo. La presidenza pertanto si è fatta premura di agevolare ai delegati stessi il mandato, dando loro tutti quegli schiarimenti che essi desiderarono. »

Materiale rotabile ferroviario per le ferrovie Rumene. — Circa un progetto di legge presentato alla Camera dei Deputati di Bucarest, vedi « Notizie ferroviarie estere » a pag. 818.

Servizio telegrafico tra Roma e Marsiglia e tra Roma e Vienna. — Il 1° corrente è stata attivata una nuova comunicazione telegrafica diretta tra Roma

e Marsiglia; e il 16 è stata pure attivata una nuova comunicazione diretta tra Roma e Vienna, mediante un filo appositamente collocato, libero da ogni ufficio intermedio.

Queste due comunicazioni sono servite da apparati celeri.

Per effetto di ciò, il corso della corrispondenza telegrafica fra l'Italia e il mezzogiorno della Francia e tra le due capitali dell'Italia e dell'Austria, nonchè fra i due Stati, verrà ad essere grandemente avvantaggiato e reso più celere.

Esposizione nazionale di Palermo. — *Commissario del Ministero dei Lavori Pubblici.* — L'ispettore del Genio civile, comm. Alessandro Betocchi, il quale fu commissario del Ministero dei Lavori Pubblici alla Esposizione di Vienna del 1873, a quella di Parigi del 1878, ed a quelle Nazionali di Milano e di Torino del 1881 e 1884, è stato incaricato di tutto ciò che riguarda la parte che il detto Ministero intende prendere nella Esposizione nazionale di Palermo dell'anno venturo.

Una nuova Società industriale metallurgica. — A Darfo, Valle Camonica, provincia di Brescia, si ha il progetto di erigere uno stabilimento allo scopo della fabbricazione della *latta stagnata* (bande) e fogli galvanizzati; articoli dei quali l'Italia, malgrado il sempre maggior loro consumo, è tributaria all'estero e specialmente all'Inghilterra.

La nuova Società *Italian and general exploring Company Limited*, rilevò una importante e valevole privativa industriale conceduta dal Governo italiano al signor Agostino Bonora di Genova, per l'impianto di uno stabilimento di *bande stagnate* in Italia; e si è testè costituita a Londra con un capitale sociale di Ls. 160,000, delle quali 159,000 azioni di Ls. 1 cadauna, e 1000 azioni di godimento dello stesso valore.

Un numero di dette azioni sarà offerto al pubblico ed ai capitalisti italiani, onde interessarli a questa intrapresa.

Ora che la crisi operaia si è tanto inasprita anche da noi, è certo di grande utilità l'erezione di questo stabilimento, che occuperebbe qualche migliaio di operai e che sarebbe situato in una delle valli più laboriose e popolate della Lombardia.

Importazione di ferro e carbone in Italia. — *Dall'Inghilterra e dalla Germania.* — Continuiamo a pubblicare, a periodi semestrali o trimestrali, le seguenti statistiche di raffronto triennale che valgono, con altri elementi, a dare un'idea del movimento industriale in Italia, di cui il ferro ed il carbone sono due dei principali coefficienti.

Nei primi 9 mesi dell'anno corrente l'Italia ha importato dalla Germania e dall'Inghilterra le seguenti quantità, che mettiamo in confronto coi periodi corrispondenti del triennio:

Ferro		*1888*	*1889*	*1890*
Dalla Germania	tonn.	78,964	45,592	36,165
Dall'Inghilterra	»	82,673	122,302	116,946
Totale tonn.		161,637	167,894	153,111
Carbone		*1888*	*1889*	*1890*
Dalla Germania	tonn.	50,800	95,600	70,900
Dall'Inghilterra	»	2,738,000	2,728,000	3,033,000
Totale tonn.		2,788,800	2,823,600	3,103,900

Vi ha adunque una lieve diminuzione nel ferro, che potrebbe rappresentare un aumento di produzione dei nostri stabilimenti siderurgici, e un aumento di 300 mila tonn. di carbon fossile.

A dare, poi, un'idea della produzione dell'Inghilterra in ferro e carbone, aggiungiamo che nei primi nove mesi di quest'anno essa aveva esportato nei varii paesi 3 milioni di tonnellate di ferro e 22 milioni e mezzo di tonn. di carbon fossile.

Circa i crediti dello Stato verso le Società ferroviarie di Francia, Algeria e Tunisia, rimandiamo i nostri lettori al n. 42, pag. 671.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese

presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 180,000 per ricostruzione parziale della galleria di Oste, linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze;

L. 74,500 * per sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Bisceglie sulla linea Foggia-Brindisi;

L. 56,100 * per l'impianto piano caricatore e relativo binario di servizio merci P. V. in stazione di Cupra Marittima, lungo la linea Bologna-Otranto;

L. 30,000 * per sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Mola di Bari sulla linea Foggia-Brindisi;

L. 27,000 per sostituzione nella stazione di Chiusi d'una piattaforma di m. 15 di diametro ed altra di m. 12;

L. 24,000 per provvedere alla piantagione di acacie sulla nuova scarpa dei rilevati allargati per far luogo all'impianto del secondo binario nel tronco Orte-Chiusi della linea Roma-Firenze;

L. 10,600 per sostituzione nella cava di Porretta (linea Bologna-Pistoia) di due piattaforme da m. 4.50 ad altre due da m. 4;

L. 5300, escluso il materiale metallico di armamento, pel rinnovamento in acciaio con rotaie da m. 9, tipo 2 ex-Alta Italia, di m. 5,646.41 di binario fra Pitecchio e Vajoni nella linea Bologna-Pistoia;

L. 5000 per provvedere al ricambio delle lungarine in legname delle travate metalliche in opera nel ponte sul fiume Panaro e per la sistemazione delle livellette di accesso al ponte stesso, nella ferrovia da Bologna a Verona;

L. 4450 per provvedere alla pavimentazione del marciapiede principale nella stazione di Reggio Emilia, lungo la ferrovia da Bologna a Piacenza.

Rete Mediterranea. — L. 91,400 per la parziale ricostruzione del volto e dei piedritti in alcuni tratti del rivestimento della galleria di Valenza presso l'imbocco verso Alessandria (linea Alessandria-Arona);

L. 22,300 per provvedere alla parziale ricostruzione del rivestimento della galleria Tey (linea Cantalupo-Cavallermaggiore) fra le nicchie 12ª e 13ª, e per la costruzione di un tombino di scolo lungo il piedritto sinistro fra l'imbocco Alba e la 13ª nicchia;

L. 2900 per lavori di adattamento a locale per uso postale del porticato sotto il padiglione nord del fabbricato passeggeri di Genova P. P. all'esterno della tettoia degli arrivi.

Rete Sicula. — Progetti di quattro varianti ai progetti già approvati per i tronchi da Ragusa Superiore a Terranuova della linea Noto-Licata.

Direzione tecnica governativa per la ferrovia Aulla-Lucca. — Progetto esecutivo * del 3° tronco dai Bagni di Lucca a Ponte di Campia.

3. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici (2 gennaio 1891, ore 10 ant.). — Appalto e deliberamento definitivo * per la fornitura dei ferri minuti di tipo speciale per l'armamento di tratti di linee ferroviarie, in tre distinti lotti, come nelle « Informazioni ».

RUMENIA. — *Direzione generale delle ferrovie rumene a Bucarest* (17|29 gennaio 1891). — Lavori di terra e sistemazione sede stradale lungo la linea Fetesti-Cernavodà, tra la stazione di Fetesti ed il Danubio, in tre lotti: fr. 566,511.20; fr. 1,816,789.30 e fr. 2,429,508 80. Cauzioni: fr. 20,000; fr. 40,000 e fr. 50,000.

SIAM. — *Ministero dei Lavori Pubblici a Bangkok.* (Fra alcuni mesi). — Appalto di opere e somministrazioni complementari per le Strade Ferrate del Regio Governo, per una lunghezza di 268 chilometri; in lotti da 70 a 100 chilom., oppure in un solo lotto ad impresa generale (Vedi pagine *Annunzi*).

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Adriatica. — Appalto dei lavori di ristauro della rimessa locomotive in stazione di Volterra dell'importo presunto di L. 8100 col ribasso del 12.75 0[0 sui prezzi di tariffa, Lepori Leopoldo;

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Avezzano della linea Roma-Solmona, col ribasso del 16.55 0[0 sui prezzi di tariffa, Gentili Celestino;

Fornitura di ghiaia per la massicciata del tronco da Legnago a Montagnana nella ferrovia Legnago-Monselice, del presunto importo di L. 4500, col ribasso del 26.10 0[0 sui prezzi di tariffa, Bellini Luigi;

Prolungamento del binario di raddoppio della galleria dei Balduini, nella linea da Orte a Falconara, del presunto importo di lire 12,000, col ribasso del 20 0[0 sui prezzi di tariffa, Morandi Luigi;

Sistemazione e riparazione di fabbricati lungo il tronco Mestre-San Donà della linea Mestre-Portogruaro, dell'importo approssimativo di L. 45,200, col ribasso del 21.22 0[0, sui prezzi di tariffa, Mion Angelo.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione Provinciale di Roma (26 dicembre, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori di costruzione di tre distinti tratti di selciato nella strada provinciale Tiburtina-Valeria-Sublacense, denominati S. Angelo, S. Sebastiano e S. Luca presso l'abitato di Guarcino; aggiudicato provvisorio col ribasso di L. 6.59 p. 0[0 su L. 15,000.

Municipio di Bergamo (27 dicembre, ore 10 antimerid., unico e definitivo). — Appalto per la manutenzione delle strade comunali esterne all'alta città di Bergamo pel decennio 1891-1900. Importo annuo L. 13,199.69. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva un'annualità.

R. Prefettura di Genova (29 dicembre, ore 10 antimeridiane, definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco della strada comunale obbligatoria che dalla frazione Valdipino mette alla frazione Casella, in territorio del comune di Riccò di Spezia (m. 1905.50). — Importo ridotto L. 38,000. Lavori compiuti in 4 anni. Cauzione provvisoria L. 1400. Cauzione definitiva L. 4500.

Municipio di Gavi — Alessandria — (29 dicembre, ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria dalla provinciale della Bocchetta alla frazione di sottovalle fra il torrente Lemme e la cascina S. Martino (m. 2168.10). Importo L. 12,500. Cauzione provvisoria L. 1000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Roana — Vicenza — (30 dicembre, ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione d'un fabbricato scolastico nella frazione di Camporovere. Importo lire 21,216.77. Cauzione il decimo. Fatali 14 gennaio.

Municipio di Monterotondo (2 gennaio, ore 11 antimeridiane, definitivo). — Appalto dei lavori per l'esecuzione delle opere di prima categoria del piano di risanamento della città. Importo ridotto lire 18,877.17 (V. n. 46 e 49).

Genio Militare per i lavori della R. Marina in Spezia (3 gennaio, ore 10 antimeridiane, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di fondazioni e dei condotti delle tettoie per ricovero di legnami e per la demolizione e ricostruzione d'una latrina in piazza Vittorio Emanuele nel R. Arsenale di Spezia. Importo lire 25,000. Cauzione L. 2500. Lavori compiuti in giorni 60.

Francia. — *Municipio di Gap* (Alte Alpi) (27 dicembre, ore 2 pomeridiane). — Compimento della costruzione d'un liceo nazionale. Importo fr. 184,155.86; cauzione fr. 9000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Prefettura — Lecce — (30 dicembre, ore 11 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Fornitura di N. 2 **Boe** d'ormeggio in ferro con i relativi corpi morti ed oggetti di dotazione e di ricambio da depositarsi nei magazzini dell'Amministrazione dei LL. PP. Importo complessivo L. 28,000. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva il decimo. Consegna in mesi 5.

R. Arsenale — Napoli — (7 gennaio, ore 3 pom., unica e definitiva). — Fornitura di **Ferro**: Kg. 3300 ordinario in lamiera grossa, a L. 0.50; Kg. 550 profilato ad **L**, a L. 0.40. Cauzione L. 187. Consegna in giorni 40.

Lussemburgo. — *Commissione Vinicola Granducale a Grevenmacher.* — Sino al 1° gennaio 1891 ricevonsi offerte per la fornitura di circa 20,000 chilogrammi d'acido solforico al 98 p. 0[0.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Società Italiana Delta, Cornigliano Ligure, oggetti di metallo delta, L. 4629.64;

John Brown e C., Sheffield, albero motore a manovella, L. 26,500;

De Martino Carlo, Napoli, lastre da specchio, L. 5500.92;

Ing. Carlo e Francesco Resinelli, Roma, ritagli di sughero, L. 6450.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la fornitura in opera dei due grandi ponti in acciaio, uno detto *Mingardo* e l'altro *Pontecastrocucco*, per conto dell'Impresa L. Medici, sulla linea Eboli-Reggio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			Dicembre 13	Dicembre 20
Azioni Ferrovie		Meridionali	L. 698	698
»	»	Mediterranee	» 557.50	558.50
»	»	Sicule	» 595	590
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	285
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 360	360
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie		Meridionali	» 541	541
Obbligazioni Ferrovie		Sassuolo-Modena	» 295.50	295.50
»	»	Novara-Seregno	» —	—
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 310.50	311.
»	»	» 2ª emiss.	» 305.50	305.50
»	»	Centrale Toscana	» 520	522.50
»	»	Meridionali	» 307	307
»	»	Sarde, serie *A*	» 305	305
»	»	» serie *B*	» 308	308
»	»	» 1879	» 298.75	298.75
»	»	Pontebba	» 462	462
»	»	Nord-Milano	» 268.50	268.50
»	»	Meridionali Austriache	» 341	341
»	»	Gottardo 4 %.	» 102	102

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo. — A datare dal 2 gennaio p. v. saranno pagate:

la cedola N. 10 in L. 16.50 per le cartelle dal 1 al 58000
» » 10 » 7.50 » » 58001 al 77360
» » 1 » 10 per le obbligazioni 4 0[0.

(V. *Avvisi delle Società Ferroviarie*).

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. — Dal 1° gennaio saranno rimborsate in L. 500 le azioni estratte (V. pagine *Annunzi*) e saranno pagate le cedole:

XLI in L. 12.50
XLII in L. 15 (oro).

(V. *Avvisi delle Società Ferroviarie*).

Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia. — A partire dal 27 dicembre sarà pagata la cedola N. 3 delle azioni vecchie in L. 20 e delle azioni nuove (emissione 1889) in L. 16.25.

(V. *Avvisi delle Società Ferroviarie*).

Ferrovia Mantova-Cremona. — A datare dal 2 gennaio 1891, contro presentazione, verrà effettuato il pagamento della cedola N. 32 in:

L. 12.50 per azioni
» 15.00 per le obbligazioni Serie **A**
» 12.50 per le obbligazioni Serie **B**

Il giorno 22 corrente, alle ore 1 pomeridiane, avrà luogo nella sede in Milano l'estrazione di N. 8 azioni; 3 obbligazioni Serie **A**; 2 della Serie **B**.

Società delle Guidovie Centrali Venete. — Elenco delle obbligazioni ed azioni sorteggiate, rimborsabili dal 2 gennaio p. v. Saranno pure pagate: la cedola del 2° semestre 1890 delle obbligazioni e la cedola N. 4 delle azioni.

Obbligazioni da L. 500: N. 4071 4726 4773 4813 4830 5135 5492.

Obbligazioni da L. 100: N. 298 960 1115 1298 1343 2279 2659 3290 3294 3319.

Titoli da 25 azioni L. 2500: N. 5303.

» 20 » » *2000:* » 4950 5101.

» 5 » » *500:* » 4143 4462 4502 4578.

» 1 » » *100:* » 188 223 227 388 505 689 698 813 1168 1223 1321 1330 1469 1794 1974 2194 2352 2479 2970 3268 3312 3315 3494 3655 3978.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 1° gennaio saranno pagate:

La cedola N. 7, in L. 20, delle obbligazioni 4 0|0 in oro guarentite sulla ferrovia Tunisi Goletta;

La cedola N. 51, in L. 15, delle obbligazioni R. Rubattino e C., tipo oro e tipo carta;

Le obbligazioni estratte della Serie **N** in L. 1000.

Cartiera Italiana. — Dal 3 gennaio sarà pagato il primo acconto dividendo dell'esercizio 1890, contro presentazione della cedola N. 31 in L. 10 per azione.

Manifattura di Lane in Borgosesia. — Col 3 gennaio verrà pagato un primo riparto di L. 15 per azione sul dividendo esercizio 1890 contro presentazione della cedola N. 35.

Ferrovia Udine-Pontebba. — Le obbligazioni della ferrovia Udine-Pontebba, Serie **T**, del capitale nominale di L. 500 ciascuna, rimangono prive di cedole con la riscossione di quella pagabile al 1° gennaio 1891.

A cura della Direzione generale del Debito Pubblico verrà unito alle predette obbligazioni un foglio di 35 cedole per il pagamento degli interessi maturandi, a cominciare dal primo semestre al 1° luglio 1891.

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

28 dicembre. — **Ferrovia Novara-Seregno.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 2 pomeridiane nella sede sociale in Milano.

Banche e Società diverse.

4 gennaio. — **Società Milanese per costruzioni in ferro e materiale ferroviario Fratelli Invitti e C.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 1 pom. nei locali della Banca Unione Italiana in Milano.

INDUSTRIE ESTRATTIVE E METALLURGIA

Carboni.

Belgio. — I prezzi mantengonsi fermi, specialmente per i carboni metallurgici.

Germania. — Tendenza a fermezza.

Inghilterra. — Mercato attivissimo; prezzi sostenuti; grandissima domanda di carbone *à coke*, e di carbone per il gaz; questo da 10 sc. 6 d. a 11 sc.

Ferri e Ghise.

Belgio. — Pochi affari; situazione difficile per molte fabbriche. Ferri da fr. 125 a 127.50.

Francia. — Mercato nullo, tendenza al ribasso. A Parigi: i ferri mercantili a fr. 165; le *poutrelles* a fr. 170. Nel Nord i ferri a fr. 150.

Germania. — Il Sindacato dei fabbricanti di *tôles* della Germania occidentale ha deciso il 16 corrente di ridurre i prezzi di tutte le *tôles* in ferro e delle *tôles* per caldaie in acciaio di 20 M.; ed il prezzo delle *tôles* ordinarie in acciaio di 25 M. Quindi i prezzi attuali sono per la merce presso l'officina: *tôles* per caldaie, in ferro, M. 200; id., in acciaio, M. 170; *tôles* ordinarie, in ferro, M. 160; id., in acciaio, M. 140.

Tendenza a fermezza nel mercato dei ferri; migliore ancora per gli acciai.

Inghilterra. — Pei i ferri fini: Barre ordinarie Ls. 6; *best-bars* Ls. 6 10; *best-best-bars* Ls. 7-10; *tôles* per navi Ls. 6; id., per caldaie Ls. 7; *tôles poutrelles* Ls. 6-5; corniere per navi Ls. 5-15; id., per macchine Ls. 6; *tôles* fini Ls. 7-5.

Per gli acciai: rotaie pesanti Ls. 4-17-6; *tôles* per navi Ls. 6-7-6; corniere per navi Ls. 6-5; traverse Ls. 5-17-6.

Per la ghisa: *Cleveland*, n. 3, sc. 43; *affinage* grigia 41 sc. 6 d.

Rame.

Francia. — *Parigi.* — Mercato debole. *Chilì*, in barre 1ª qualità, fr. 145 contro 150 della settimana precedente; id.. marche ordinarie, fr. 140 contro 145; lingotti e piastre fr. 151.25 contro 156.25; *Best Selected* fr. 157.50 contro 161.25.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato calmo, ai prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — *Chilì* in barre, a contanti, da Ls. 53-15 a 53-7-6; a tre mesi, da Ls. 54-10 a 54-12-6. Per gli affinati: *Tough* inglese da Ls. 58 a 59; *Best Selected* da Ls. 61 a 62; fogli forti da Ls. 67 a 68; fogli dell'India da Ls. 63 a 64.

Stagno.

Francia. — *Parigi.* — Non sostennesi il rialzo della settimana precedente. *Banca*, fr. 248.75 contro 253.75 della settimana precedente; *Billiton*, fr. 245 contro 248.75; *Détroits*, fr. 240 contro 245; stagno inglese fr. 240 contro 245.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato sostenuto per il metallo disponibile.

Inghilterra. — *Londra.* — *Détroits*, a contanti, Ls. 92-15; a tre mesi, Ls. 93-7-6. Lingotti inglesi ordinari Ls. 94; barre Ls. 95; lingotti affinati Ls. 96.

Olanda. — *Amsterdam.* — Ribasso. *Banca*, *Billiton* e *Détroits*, a contanti, fior. 55 1|4; id , le consegne a termine poco dimandate, da fior. 55 1|4 a 55 1|2.

— *Rotterdam.* — Mercato debole. *Banca*, disponibile, fior. 58 1|8; id., a termine, fior. 55 1|2; *Billiton*, disponibile, fior. 55 1|8; id., a termine, fior. 55 3|8.

Piombo.

Francia. — *Parigi* — Marche ordinarie, consegna all'Havre, sostenute a fr. 33; id., consegna a Parigi, in ribasso di fr. 0.25, a fr. 33.75.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato ben tenuto, ai prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — Piombo di Spagna, ribassato a Ls. 12-10 ed anche a Ls. 12-7-6. Inglese da Ls. 12-17-6 a 13.

Zinco.

Francia. — *Parigi.* — Ribasso. Di Slesia e altre buone marche: consegna all'Havre, in ribasso di fr. 0.50, a fr. 64 e a fr. 63.50 rispettivamente; id., consegna a Parigi, fr. 63.75 contro 64.50 della settimana scorsa.

Germania. — *Amburgo.* — Mercato calmo, senza variazione nei prezzi della settimana precedente.

Inghilterra. — *Londra.* — Marche ordin., debole, a Ls. 23-12-6; marche speciali e laminato di Slesia Ls. 25-12-6.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano
Capitale sociale L. 180 milioni, intieramente versato

AVVISO.

Si fa noto ai portatori delle 270,000 azioni di prima emissione (rappresentate dalle Cartelle portanti i numeri dall'1 al 58,000) che a datare dal 2 gennaio 1890 sarà loro pagata, contro presentazione della Cedola n. 10, la somma di L. *16.50* per ciascuna azione, cioè L. *9* a saldo del dividendo per l'esercizio 1889-90 e L. *7.50* quale primo acconto sul dividendo 1890-91.

Per gli effetti delle modificazioni statutarie portate dalla Convenzione 21 giugno 1888, approvata colla Legge 20 luglio 1888, N. 5550 (serie 3ª), relative all'aumento del capitale sociale ed alla proroga della durata della Società, rendendosi necessario far risultare sui titoli delle azioni stesse siffatte modificazioni, i prefati portatori di Azioni di prima emissione sono invitati a presentare i loro titoli presso

una delle Casse, Istituti o Ditte Bancarie incaricate del servizio delle Azioni medesime, affinchè vi sia apposto il timbro indicante le modificazioni in parola.

Si avvisa inoltre portatori delle 90,000 azioni di seconda emissione (rappresentate dalle Cartelle portanti i numeri dal 58,001 al 77,360) che, a datare dal detto giorno 2 gennaio 1890, sarà loro pagata, contro presentazione della Cedola N. 10 marcata in rosso col segno caratteristico *NA*, la somma di L. *7.50*, quale primo acconto sul dividendo 1890-91.

Milano, 12 dicembre 1890.

LA DIREZIONE GENERALE.

Milano Cassa Sociale.
» Banca Generale.
Napoli Cassa Sociale.
» Società di Credito Meridionale.
Roma Banca Generale.
Torino Banca di Torino.
Genova Banca Generale.
Venezia Jacob Levi e Figli.
Livorno Figlio di G. Maurogordato e C.
Firenze M. Bondi e Figli.
Palermo Cassa Centrale delle Ferrovie Sicule.
Berlino Disconto Gesellschaft.
Colonia S. Oppenheim J. e C.
Francoforte s|M. B. H. Goldschmidt.
» Filiale der Bank für Handel und Industrie.
Basilea Basler Bankverein.
» De Speyr e C.
Zurigo Società di Credito Svizzero.
Ginevra Union Financière.
Parigi Société Générale pour favoriser, etc. (Rue de Provence, 54-56).
Londra L. Cohen et Sons.
Vienna Société Autrichienne de Crédit.
Trieste Morpurpo e Parente.
» Filiale dell'I. e R. Stabilimento Austriaco di Credito per Commercio ed Industria.

Si notifica ai signori possessori delle Obbligazioni mediterranee 4 0|0 emesse in forza delle Deliberazioni delle Assemblee generali degli Azionisti dell'11 aprile 1888 e del 20 luglio detto anno, ed in conformità all'art. 14 della Convenzione stipulata col R. Governo in data 21 giugno 1888, approvata con Legge 20 luglio 1888, N. 5550, serie 3ª, che il pagamento dell'interesse semestrale di it. L. *10* nette, per obbligazione, maturando col 1° gennaio 1891, avrà luogo a cominciare dal successivo giorno 2, presso gli Stabilimenti, le Banche e le Casse qui sottoindicate, contro consegna della Cedola N. 1.

Milano, 15 dicembre 1890.

LA DIREZIONE GENERALE.

Milano Cassa Sociale.
» Banca Generale.
Roma Banca Generale.
Firenze M. Bondi e Figli.
Genova Banca Generale.
Torino Banca di Torino.
Napoli Cassa Sociale.
Venezia Jacob Levi e Figli.
Bologna Banca dell'Emilia.
Livorno Figlio di G. Maurogordato e C.
Palermo I. G. V. Florio.

Per l'estero i pagamenti avranno luogo nelle piazze seguenti: *Berlino, Francoforte s|M, Colonia, Londra, Vienna, Trieste, Amsterdam, Parigi, Lione, Bruxelles, Zurigo, Ginevra e Basilea*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima, Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica

Si notifica ai signori Azionisti che a partire dal 1° gennaio p. v. le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la **Cedola (Coupon) XLI** di L. 12.50, pel semestre di interessi scadente il 31 dicembre andante.

Firenze Cassa Centrale della Società.
Bologna Cassa della Società.
Ancona id. id.
Napoli Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Milano Banca di Credito Italiano.
Torino Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Roma id. id.
Livorno Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Genova Cassa Generale.
Venezia Jacob Levi e figli.
Parigi Società Gen. di Credito Industriale e Commerciale.
» Banca di Sconto di Parigi.
» Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
Ginevra Bonna e C.
Basilea De Speyr e C.
Berlino Meyer Cohn.
» Robert, Warschauer e C.
Londra Baring Brothers e C.
Francoforte s|M Frankfurter filiale der Deutschen Bank.

(al cambio che verrà ulteriormente indicato)

Parimenti il 1° gennaio prossimo saranno rimborsate, unicamente presso l'Amministrazione Centrale della Società in Firenze, le Azioni estratte al sorteggio del 15 corrente, cessando le medesime di essere fruttifere.

Ogni portatore di Azioni estratte riceverà all'atto del rimborso la cartella di godimento al portatore, di cui all'art. 54 degli Statuti sociali.

Firenze, 16 dicembre 1890.

LA DIREZIONE GENERALE.

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in oro* che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° gennaio prossimo, **il pagamento della Cedola XLII di L. 15 in oro** per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre andante, nonchè il **rimborso in L. 500 in oro dei Buoni estratti nel XLI sorteggio** avvenuto il 1° ottobre decorso.

Firenze Cassa Centrale della Società.
Bologna Cassa della Società.
Ancona id. id.
Napoli Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Milano Banca di Credito Italiano.
Torino Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Roma id. id.
Genova Cassa Generale.
Livorno Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
Parigi Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
Ginevra id. id.

Firenze, 16 dicembre 1890.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima
Sede in Roma - Capitale L. 20,000,000 intieramente versato

Pagamento della Cedola n. 9 delle azioni.

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal *27 dicembre* corrente, le sottoindicate Casse pagheranno contro consegna della Cedola n. 3:

delle *azioni vecchie* la somma di L. *20* per azione, di cui L. 7.50 a saldo degli utili del 5° esercizio sociale 1889-90 in conformità della deliberazione presa dall'Assemblea generale degli azionisti del 29 novembre p. p., e L. 12.50 per acconto sugli utili dell'esercizio in corso a norma della deliberazione consigliare dello stesso giorno;

delle *azioni nuove* (emissione 1889) la somma di L. *16.25* per azione, di cui L. 3 75 a saldo degli utili del 5° esercizio e L. 12.50 per acconto sugli utili dell'esercizio in corso.

Col pagamento della detta Cedola cesserà ogni distinzione fra le *azioni vecchie* e le *nuove*.

NB. Le cedole delle azioni vecchie e delle nuove sono perfettamente uguali e si distinguono solo per il numero. Le cedole delle *azioni vecchie* portano i numeri da 00001 a 08000; quelle delle *azioni nuove* portano i numeri da 08001 a 10500.

Roma, 4 dicembre 1890.

LA DIREZIONE GENERALE.

in *Roma*, presso la Sede Sociale, via Sistina, 48;
Palermo, presso la Direzione Generale della Società, via Maletto, 3;
Messina, presso la Cassa di Risparmio Principe Amedeo;
Catania, presso la Banca di Depositi e Sconti;
Napoli, presso la Società di Credito Meridionale;
Firenze, presso i sigg. Em. Fenzi e C°;
Livorno, presso i sigg. Figlio di G. Maurogordato e C.;
Torino, presso i sigg. Fratelli Marsaglia e C.;
Milano, presso la Banca Generale;
Genova, presso la Banca Generale;
Trieste, presso la Filiale dello Stabilimento Austriaco di Credito;
Francoforte s/M., presso i sigg. D'Erlanger e Figli;
Basilea, presso la Basler Handelsbank;
Londra, presso i sigg. P. P. Rodocanacchi e C.;
Parigi, presso le Crédit Lyonnais.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1890-91. — *Dal 1° al 10 Dicembre 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	4086	4065	+ 21	652	665	— 13
Media	4086	4065	+ 21	650	654	— 4
Viaggiatori.	1.081.800 99	1.103.607 37	— 21.806 38	77.685 60	59.799 09	+ 17.886 51
Bagagli e Cani	55.250 14	55.822 00	— 571 86	3.358 26	2.295 65	+ 1.062 61
Merci a G.V. e P. V. accelerata	289.910 74	323.768 39	— 33.857 65	15.354 86	13.630 93	+ 2.723 93
Merci a P. V.	1.278.949 05	1.458.165 83	— 179.216 78	111.061 87	81.770 63	+ 29.291 24
TOTALE .	2.705.910 92	2.941.363 59	— 235.452 67	207.460 59	157.496 30	+ 49.964 29

Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Dicembre 1890.*

Viaggiatori	21.999.140 34	22.873.224 98	— 874.084 64	1.243.900 44	1.361.239 69	— 117.339 25
Bagagli e Cani	1.001.520 61	1.051.965 48	— 50.444 87	48.661 71	54.498 51	— 5.836 80
Merci a G. e P. V. accelerata .	5.205.960 03	5.335.135 16	— 129.175 13	256.680 40	203.089 23	+ 53.591 17
Merci a P. V.	23.441.378 48	25.204.294 29	—1.762.915 81	1.776.129 15	1.385.020 79	+ 391.108 36
TOTALE .	51.647.999 46	54.464.619 91	—2.816.620 45	3.325.371 70	3.003.848 22	+ 321.523 48

Prodotto per chilometro

della decade	662 24	723 58	— 61 34	318 19	236 84	+ 81 35
rissuntivo	12.640 23	13.398 43	— 758 20	5.115 96	4.593 04	+ 522 92

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dal* 1° *al* 10 *Dicembre* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	3,807.40	12.657.05	988.65	1.192.20	2,499.25	2,755.35	4,538.15	4,679.60	1,710.65	4,858.70	2,423.40	1,256.85
Bagagli e Cani.	75.30	193.20	36.60	9.15	60.95	2.75	46.75	60.75	24.65	24.10	25.90	10.25
Merci a G. V. ed Accelerata. . .	588.30	3,216.65	138.95	152.45	796.70	99.20	134.25	543.60	358.80	463.20	233.35	83.90
Merci a P. V..	4,995.55	5,813.70	424.50	3,304.30	688.05	39.30	3,250.00	2,193.75	1,245.65	2,185.05	789.30	215.25
TOTALI	9,466.55	21,880.60	1,588.70	4,658.10	4,044.95	2,896.60	7,969.15	7,477.70	3,339.75	7 531.05	3,471.95	1,566.25

MARCA DI FABBRICA

STRADE FERRATE DEL R. GOVERNO SIAMESE

AVVISO.

Si fa noto che fra alcuni mesi avrà luogo l'asta per l'aggiudicazione dell'appalto delle Strade Ferrate del Regio Governo Siamese, tra Bangkok (capitale del Regno) e Bangfrahin, Ajnthia, Saraburi e Horat, per una lunghezza di km. 268 (167.4 miglia inglesi), da farsi al mezzo di lettere suggellate in base a prezzi unitari, essendochè la esecuzione delle opere viene stipulata a computo e misura.

Il lavoro sarà appaltato in lotti da 70 a 100 km., oppure in un sol lotto ad una Impresa generale.

L'appalto includerà tutte le opere, somministrazioni necessarie atte a completare la ferrovia, esclusi: rotaie, materiale mobile, materiale di telegrafo e per la linea telegrafica, macchine fisse ed attrezzi per *ateliers*, ammobigliamento, ecc., ecc., che saranno direttamente forniti dalla Regia Amministrazione delle Strade Ferrate e all'occorrenza consegnati all'Impresa assuntrice nei depositi di Bangkok e Ajnthia.

Materiali ed attrezzi occorrenti per le opere provvisionali saranno a carico dell'Impresa assuntrice.

Si fa noto ai concorrenti che i piani-progetti giacenti nell'Ufficio Dipartimentale delle Strade Ferrate in Bangkok saranno ostensibili dal 1° gennaio 1891.

Il seguente specchio rappresenta approssimativamente l'ammontare delle principali opere che verranno appaltate.

Lavori in terra.	4,000,000
Breccia in roccia	200,000
Muri di sostegno (a secco) . . .	5,000
Testate o piloni di ponti muratura.	50,000
Travature per ponti legname . .	8,000

14 Stazioni in legname, 11 delle quali piccole.
Scartamento m. 1.435.

Le rotaie saranno del peso di kg. 30 per m. l. e le traversine di legno *teak*, o legno rosso, di 250×20×15 cm.

La linea corre per circa 75 chilometri nel basso piano d'alluvione della riviera dei Menam su un terrapieno da 2 a 4 metri di altezza ed è facilmente accessibile dalla riviera e canali.

Dal km. 75 al km. 136 la linea è comodamente accessibile per terra ed è quasi a livello del terreno attuale.

Al km. 136 la linea entra nelle vallate, lungo le quali si ascende l'altipiano di Horat (circa 300 metri sul livello del mare con una pendenza del 15 per mille e curve di 180 metri fino a circa 394 metri sul livello del mare) attraverso a splendide foreste ricche d'ogni genere di legname, che l'Appaltatore potrà gratuitamente servirsene per uso di costruzione.

Al km. 180, raggiunto l'altipiano, la linea fino a Horat non presenta difficoltà alcuna essendo quasi al livello del suolo.

Concernente il clima si osserva che nelle montagne la temperatura discende nelle notti del mese di gennaio fino a 8° Réaumur.

Durata della costruzione:

Bangkok-Ajnthia 2 anni. — Ajnthia-Horat 4 a 5 anni.

Dato dal Regio Ministero dei Lavori Pubblici addì 15 ottobre 1890.

Per il Ministro

Il Direttore Generale: ing. R. BETHGE.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima, Firenze. Capitale sociale 260 milioni, interamente versati

Servizio dei Titoli — **Esercizio della Rete Adriatica**

Estrazione delle Azioni dell'anno 1890

eseguitasi in seduta pubblica il 15 dicembre 1890, rimborsabili in L. **500**, dal 1° gennaio 1891, verso esibizione delle Cartelle munite delle Cedole semestrali pei frutti non scaduti a partire dal giorno del rimborso.

Ogni possessore di Azione estratta riceverà la Cartella di godimento al portatore di cui all'articolo 54 degli Statuti sociali.

TITOLI da 1		TITOLI da 5			TITOLI da 10		
Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni	
dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.
8461	8470	663	13311	13315	589	65881	65890
364871	364880	664	13316	13320	1145	71441	71450
424801	424810	1731	18651	18655	2692	86911	86920
		1732	18656	18660	3050	90491	90500
		6165	40821	40825	3412	94111	94120
		6166	40826	40830	3834	98331	98340
		7895	49471	49475	4335	103341	103350
		7896	49476	49480	5127	111261	111270
		7945	49621	49725	6968	129671	129680
		7946	49726	49730	8469	144681	144690
		14799	268991	268995	8707	147061	147070
		14800	268996	269000	8715	147141	147150
		15923	274611	274615	8774	147731	147740
		15924	274616	274620	10072	160711	160720
		17707	283531	283535	10951	169501	169510
		17708	283536	283540	11780	177791	177800
		19767	378831	378835	11948	179471	179480
		19768	378836	378840	13008	190071	190080
		20569	382841	382845	13637	196361	196370
		20570	382846	382850	13786	197851	197860
		20895	384471	384475	16383	293821	293830
		20896	384476	384480	17077	300761	300770
		20943	384711	384715	19111	321101	321110
		20944	384716	384720	19374	323731	323740
		21119	385591	385595	19853	328521	328530
		21120	385596	385600	20215	332141	332150
		21851	389251	389255	20635	336341	336350
		21852	389256	389260	21046	340451	340460
		23205	396021	396025	21808	348071	348080
		23206	396026	396030	22273	352721	352730
		25599	432991	432995	25040	442891	442900
		25600	432996	433000	25616	448651	448660
					25660	449091	449100
					26585	458341	458350
					27347	465961	465970
					27355	466041	466050

Firenze, 15 dicembre 1890. **LA DIREZIONE GENERALE.**

NB. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle **Azioni** estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

LE

FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere

OTTAVIO MORENO

controllore del materiale per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

Un volume in 8°, di pagine 240, al prezzo di L. 2,50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento di detto prezzo.

Torino, 1890 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIII. Sabato, 27 Dicembre 1890. NUM. 52.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . «	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

Quei cortesi Abbonati, il cui abbonamento è scaduto, e quelli ai quali scade colla fine dell'anno corrente, sono vivamente pregati a spedire subito (per evitare ritardi) l'importo della rinnovazione con vaglia o cartolina postale, oppure con biglietti di banca in lettera raccomandata.

L'AMMINISTRAZIONE.

SUL RECLAMO STRAGIUDIZIALE INTERROMPENTE LA PRESCRIZIONE ESTINTIVA DELLE AZIONI contro le Amministrazioni delle Strade Ferrate

NOTE dell'Avv. G. GOLA

Sulla interpretazione dell'art. 146 delle Tariffe e condizioni pei trasporti sulle Strade Ferrate Italiane (Allegato *D* alla legge 27 aprile 1885). — TERMINE E DECORRENZA DELLA PRESCRIZIONE.

(*Cont. e fine — Vedi n. 50 e 51*).

Pertanto gli è ad un atto di tale natura che si può attribuire la forma interruttiva di prescrizione contemplata dall'articolo 146?

Impossibile è il dubitare sulla risposta — la recente sentenza ha errato (e, si disse, in ciò merita venia) in un apprezzamento che credette conforme alla lettera della legge. — Questa assai chiaramente disse cosa sia il verbale (articolo 135) e cosa sia il *reclamo* esprimente **la volontà** *di interrompere la prescrizione* (art. 146). Attribuire al primo l'effetto del secondo condurrebbe al risultato di interruzione della prescrizione *in tutti i casi di contestazione;* poichè in tutte simili evenienze, a termini dell'art. 135, procedesi a verbale. E, siccome, normalmente, il verbale, la riconsegna e l'annotazione fatta alla rubrica 11ª del verbale sotto il titolo = **Pretese** *della parte interessata e motivi sui quali si fondano* = sono tre cose contemporanee (come pure avvenne nella specie litigiosa in esame), converrebbe dedurre che nella mente del Legislatore il verbale equivarrebbe a sistematica *sospensione* di prescrizione: e ben sta questa parola: *sospensione*: non sapendosi concepire la interruzione di quanto non è ancora cominciato.

Che anzi, nei casi in cui il silenzio dell'Amministrazione e della Parte dopo il verbale dimostrino che la prima mediante indagini e prove ulteriori al verbale acquistò la certezza di non essere responsabile, e che siffatta irresponsabilità della Ferrovia era dall'avente veste legittima per reclamare riconosciuta, potrà validamente opporsi: *non essere definita la pratica amministrativa*: pretendendo dover rimanere siffatta eccezione vitale per lo meno durante un decennio (articolo 917, Cod. Comm.).

A tali ineluttabili conclusioni condurrebbe il voler ravvisare nel verbale definito nell'art. 135 (che non è se non un atto condizionato e precedente l'eventuale reclamo, e del quale può venire rilasciata copia alla Parte al solo scopo di constatare lo accertamento dei fatti) quel reclamo tutto **sui generis** ed in forma inalterabile che l'art. 146 eccezionalmente ammette come significativo di volontà d'interrompere la prescrizione già in corso. — Ed, oltre al mezzo del verbale, se è provato che un reclamo qualsiasi pervenuto alla Amministrazione (la quale sempre è obbligata dall'art. 9 delle Tariffe e Condizioni a **rispondere** o dare avviso di ricevimento del reclamo entro giorni quindici), perchè tale reclamo non sarà esso pure tenuto *equipollente*? Non vedesi come potrebbesi ciò negare attenendosi al sistema della interpretazione estensiva.

Viene da ultimo il terzo quesito: Se oltre la indennità per ritardo, competesse quella per avaria. Ed a questo proposito la Corte di rinvio diffondesi in particolareggiate considerazioni per dimostrare come anche trattandosi di trasporti a tariffa speciale, allorchè col ritardo concorre l'avaria siano entrambe le indennità dovute a norma degli articoli 5 e 7 delle **Condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali.** Ma in tesi generale, nessuno contesta simile massima, nè possiamo credere sia stata oppugnata dalla Società convenuta.

Piuttosto questa dovette sostenere — nel che stava unicamente la controversia — che: l'avaria proveniente dal semplice fatto del ritardo è non risarcibile, non già perchè, in tal caso, nella indennità per ritardo intendasi (in forza

del **qualunque** del citato articolo 7) compenetrata quella della avaria, ma perchè questa è un fatto proveniente dalla natura della cosa senza che vi influisca l'opera diretta dal vettore, il quale non deve essere quindi aggravato della responsabilità di quei danni che al suo fatto sono estranei essendo occasionati dalla più o meno deperibile qualità delle cose trasportate e quindi costituenti un rischio del proprietario delle cose stesse.

Ciò emerge dal combinato disposto degli articoli 400 e 401 del cod. di comm. e 103 e 130 *a* dell'All. D alla legge 27 aprile 1885 nonchè dalle **condizioni** di varie Tariffe speciali, fra cui quella per le derrate alimentari (il trasporto litigioso era di formaggi), d'onde emana la irresponsabilità del vettore per danno occasionato da vizio o deperimento inerente alla natura delle cose trasportate: per le quali cioè il solo processo *del tempo* è operativo del danno.

Considerata così la questione la soluzione è facile e piana, bastando la sola indagine se l'avaria è il fatto del vettore o è la conseguenza della natura della merce; verificandosi quale ultimo caso, non può costituire elemento di risarcimento di danni.

A tal concetto corrispondono la ragione della legge e l'organismo ed i correspettivi tariffali; perchè il ritardo, senza la deperibilità della merce, non recherebbe danno e non è quindi legale che il vettore risponda di un danno insito **in re ipsa** ed estraneo al ritardo; d'onde la conclusione che = in simili casi la indennità *per ritardo* vuolsi regolare come se la merce fosse giunta incolume. =

Posta così la questione nel vero suo essere, non è più giuridicamente possibile il dire, colla sentenza, che: ritardo ed avaria sono inscindibili come causa ed effetto: ed allegare anche a sostegno di tale equivoco che = riconsegnata la merce in stato di avaria ma nel termine di resa la Ferrovia sarebbe *indubbiamente* tenuta a risponderne mentre invece, aggiungendosi all'avaria il ritardo, e così aggravandosi la colpa della Ferrovia, questa risponderebbe soltanto del ritardo non dell'avaria; locchè sarebbe assurdo =; imperocchè la Ferrovia, sia o non sorpassato il termine di resa, risponde dell'avaria *quando ne fu l'autrice* (un mal carico: un trasbordo per di lei colpa: una cattiva manipolazione ecc., ecc.): non mai quando l'avaria medesima nacque da qualità insite alla cosa (corrompimento di derrate: deterioramento di liquidi: tarlo di tessuti, e simili). — L'argomento che si volle trarre **ex absurdo** dimostra quindi unicamente che non si ragionava nell'ambito della questione.

A considerare però anche l'influenza della deperibilità delle cose trasportate sull'obbligo eventuale del vettore di risarcire l'avaria si accinse infine la Corte di rinvio, ritenendo di dovere — nella specie — escludere questo elemento di irresponsabiltà della Ferrovia, perchè dessa non avesse provato che la merce avariatasi fosse di facile deperimento. Senonchè una simile prova non era còmpito della Ferrovia a termini di legge, la quale (art. 130 delle Condizioni pei trasporti) dichiara che = « l'Amministrazione, *a meno che sia provata la sua colpa* non può esssere tenuta » responsabile = **a** = *delle avarie* o del deperimento delle » merci che si trasportano a rischio e pericolo dello spe- » ditore (art. 103); dei liquidi e delle altre sostanze che » facilmente fermentino o si corrompono....... in quanto il » danno derivato sia *conseguenza della natura della merce* » = **i** = delle avarie e dei danni risultanti..... **dalla na- » tura** o da un vizio proprio della merce » ed anche in fine dell'art. 103 — **Trasporti a rischio e pericolo dello speditore.** — Soggiunge = « L'Amministrazione però risponderà del danno » che fosse seguito *quando sia provato che esso fu cagionato da » sua colpa* ». La legge pertanto in questi casi — consentanea alla dottrina e ad una giuriprudenza generale e antica — stabilisce una presunzione di irresponsabilità del vettore, invertendo ciò stante l'onere della prova; quale onere, *insieme alla presunzione legale che il danno fu prodotto o da deperibilità* **o dalla natura** *delle cose trasportate* (si noti bene questo) deriva di pien diritto dalla constatazione che esclude l'opera del vettore nel fatto dannoso ed accerta che la spedizione partì, viaggiò e giunse non manipolata o senz'altra ingerenza di chi effettuò il trasporto. Data questa condizione di fatto, esula senz'altro ogni presunzione di colpa del vettore, e chi la allega deve provarla poichè la *colpa* (1) sovra prevista dalla legge non è il ritardo, il quale non sarebbe cagione di danno senza la *deperibilità* o la *natura* delle cose, ma *quell'altro fatto del vettore* (e ve ne sono molti) *a tale rischio estraneo.* — E nella specie litigiosa precisamente era constatato e fuori di contesa = che *il vagone trovavasi esternamente in buonissimo » stato*: che i piombi di partenza erano intatti; che non eravi » traccia di filtrazione d'acqua piovana; che invece *inter- » namente* la merce era avariata per fermentazione ». Ora, *di fronte alla eloquenza del fatto* della spontaneità dell'avaria durante il ritardato trasporto, come constata la sentenza stessa che hanno riconosciuto i periti = (*la fermentazione fu causata da che la merce era stata chiusa ermeticamente nel vagone per molti giorni, vale a dire dal 31 ottobre 1887 al 9 novembre seguente*) = il richiedere al vettore la prova essere la merce deperibile, o, meglio: essere la natura della merce che occasionò l'avaria: è violazione del diritto: è lasciarsi trascinare dal terreno legale in quello della equità.

Ma quest'ultimo terreno è lubrico assai e spesso conduce alla ingiustizia e quindi al danno, dimenticandosi che = *la gravezza della responsabilità fu considerata un ostacolo alla tenuità dei prezzi di trasporto* **che è supremo beneficio per il commercio** = (Relazione del Guardasigilli al Re sul Codice di Commercio).

A siffatta illegale gravezza di responsabilità tendono evidentemente nella soluzione di tutte le dibattutesi controversie (cadendo inconscie nel campo di una apparente equità) le Sentenze della Corte di rinvio e quella della Corte Suprema, la dottrina della quale sulla interpretazione dell'art. 146 bene è a sperare non troverà seguaci nè conferma.

Erano appena queste osservazioni ultimate che venne a nostra cognizione altra sentenza la quale subito prova come la speranza con cui abbiamo conchiuso non fosse vana lusinga. — Ed è la Corte d'Appello di Torino (19 luglio 1890 — Ferrovie del Mediterraneo, C° Russo e Ferrovia Torino Lanzo) che così ragiona. = *Le Società appellanti non solo si sono attenute alla tesi della prescrizione interamente decorsa, ma si sono fatte carico di prevenire l'eccezione che* **poteva** *essere accampata dal Russo, cioè della interruzione della medesima a senso dell' ultimo alinea dell'art. 146 della già citata legge 27 aprile 1885; ma nè davanti ai primi giudici, nè in questa Sede egli fece mai cenno di tale interruzione, e quindi la Corte è dispensata dall'occuparsene,* **tanto più che pur essa è concorde colle appellanti nel far decorrere la prescrizione dal giorno della riconsegna escludendo così qualunque possibilità di interruzioni.** =

Notisi che la lite vertiva *su mancanza parziale di merce constatata all'atto della riconsegna con* **contemporaneo reclamo.**

Questa conclusione che ci viene dettata ora dalla medesima Corte di rinvio la quale sebbene non tenutavi, pure non seppe dispensarsi dallo esternare il suo convincimento sul tema della interruzione, è assai più pregevole della nostra confortandoci più che mai nella fiducia che in definitiva

---

(1) *P. S.* — La Cassazione di Torino con sentenza 30 giugno u. p. — Ferrovie M.d.° c° Panighini (che troviamo nella dispensa 16 agosto del periodico La *Giurisprudenza*, con nota di approvazione) si pronunciò in senso contrario alla tesi da noi sostenuta anche in questo argomento. — Ma da tale sentenza chiaramente appare, non essersi esaminata l'unica questione costituente il punto di diritto a decidersi; la quale sta nei da noi citati articoli 103 e 130 *a-i* delle *Condizioni pei trasporti* senza che sia concludente la distinzione fra spedizioni a tariffa speciale ed a tariffa generale, poichè in simili casi — vi sia ritardo o non — il vettore non risponde di avarie provenienti da deperibilità o natura delle cose trasportate. — Ai sofismi ed ai permanenti equivoci di cui la motivazione abbonda ci pare pienamente già rispondano tutte le argomentazioni da noi esposte. — Il giudicato della Corte Suprema — ripetiamo — *lasciò senza esame ed insoluta la vera questione.*

otterranno la prevalenza i principii sui quali abbiamo (di fretta e senza pretenzione) ragionato con animo imparziale e per amore della giurisprudenza ferroviaria.

Torino, luglio 1890.

AVVOCATO G. GOLA.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Gazzetta Ufficiale del 22 dicembre 1890 (N. 300). — **Decreto Ministeriale** (Ministero del Tesoro) in data **16 dicembre 1890**, che determina l'interesse pei depositi nelle Casse di Risparmio postali per l'anno 1891 (Vedi « Notizie diverse » di questo numero).

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Giunta generale del bilancio. — *Sotto-Commissioni e relatori.* — Nella sua seduta del 19 corrente, la Giunta generale del bilancio, dopo avere costituito il suo ufficio di Presidenza, come già abbiamo indicato nella Cronaca del n. 51, si è suddivisa in cinque Sotto-Commissioni; le quali, alla loro volta, si sono così costituite:

1. *Sotto-Commissione per le Finanze e Tesoro — Presidente,* Luzzati; *segretario,* Vendramini; *relatori sull'assestamento del bilancio 1890-91,* Ferraris (Finanze), Vacchelli (Tesoro) Buttini (Entrata); *membri,* Sonnino, Giusso, Pavoncelli.

2. *Sotto-Commissione pei Lavori Pubblici, Agricoltura e Commercio, Poste e Telegrafi — Presidente,* Genala; *segretario,* Fagiuoli; *relatori sull' assestamento del bilacio 1890-91*, Colombo (lavori pubblici), Cerruti (agricoltura, industria e commercio), Carmine (poste e telegrafi); *membri,* Di Sant'Onofrio, Visocchi.

3. *Sotto-Commissione per l'Interno ed Esteri — Presidente,* Chimirri; *segretario*, Pompilj; *relatori sull' assestamento del bilancio 1890-91*, Salandra (Interno), Chimirri (Esteri); *membri*, Marchiori, Chiala, D'Arco, Cucchi Luigi.

4. *Sotto-Commissione per la Grazia e Giustizia e Istruzione Pubblica — Presidente*, Merzario; *segretario*, Gallo; *relatori sull' assestamento del bilancio 1890-91*, Arcoleo (Pubblica Istruzione), Cuccia (Grazia e Giustizia); *membri*, Martini Ferdinando, Bonacci, Dini.

5. *Sotto-Commissione per la Guerra e Marina — Presidente,* Cadolini; *segretario*, Romanin-Jacur; *relatori per l' assestamento del bilancio 1890-91*, Cadolini (Guerra), De Zerbi (Marina); *membri*, Bertollo, Branca, Pelloux, Pais-Serra.

— *Per i lavori della Giunta.* — Questa si è poi nuovamente adunata la mattina del 21 corrente; e, dopo avere stabilito le norme per i suoi lavori, ha deliberato di riunirsi il giorno stesso in cui la Camera riprenderà le sedute, dopo le vacanze di Natale, cioè il 20 del prossimo gennaio del nuovo anno.

In quel giorno le Sotto-Commissioni si riuniranno per udire dai relatori il risultato dei loro studi e, occorrendo, la lettura delle relazioni. Però le relazioni non presenteransi alla Camera che dopo l'*Esposizione finanziaria* dell'on. Grimaldi.

Disegni di legge. — *Presentazione.* — Nella seduta del 22 corrente, la precedente alle ferie natalizie, l'on. Miceli, Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio, ha presentato un disegno di legge per lo *studio di progetti di irrigazione.*

Mozioni, interpellanze ed interrogazioni. — *Per lo svolgimento.* — Nella stessa seduta del 22, la Camera ha deciso che l'interpellanza Colombo, da noi annunciata nella Cronaca del n. 51, sui *provvedimenti per dare lavoro agli operai disoccupati delle officine meccaniche nazionali,* sia posta all'ordine del giorno per la ripresa dei lavori parlamentari dopo le ferie natalizie. (Vedi nelle « Notizie diverse » di questo numero: *Per l'industria nazionale*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Linea Genova-Sarzana
(*Impianto del Blok-System Hodgson*)

Sappiamo che, in seguito a parere favorevole espresso dal Comitato Superiore delle Strade ferrate sulla proposta dell'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo relativa all'impianto del Blok-system Hodgson sulla linea da Genova a Sarzana, il R. Ispettorato Generale delle strade ferrate ha autorizzato l'Amministrazione stessa ad iniziare i necessari lavori. E questa ha già prese le relative disposizioni per provvedere alla esecuzione delle opere occorrenti.

Coll'impianto, del quale trattasi, verranno a risentire notevole vantaggio le condizioni di esercizio di quella linea per quanto riguarda la sicurezza dei treni.

(*Impianto degli apparati centrali di sicurezza, Bianchi-Servettaz*).

Allo scopo poi di provvedere in modo assoluto alla sicurezza dell'esercizio sulla linea stessa, la quale ha una eccezionale importanza, la Direzione Generale delle ferrovie del Mediterraneo ha interessato il Ministero dei Lavori Pubblici ad autorizzare anche l'impianto in tutte le stazioni delle tratte a semplice binario degli apparati centrali di sicurezza del sistema Bianchi-Servettaz, o quanto meno nelle *stazioni di Recco e di Nervi* nelle quali è maggiormente sentito il bisogno di tali impianti.

><

Ferrovia Cuneo Ventimiglia.
(*Stato lavori tronco Limone-Vievola al 1° corrente dicembre*).

Riceviamo da Cuneo le seguenti informazioni sulla situazione dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, compreso fra Limone e Vievola, in appalto alla Impresa Luigi Vaccari, le quali sono riferite al 1° corrente mese:

a) *Movimenti di materie.* — Nel mese di novembre p. p. si lavorò agli scavi delle scarpate nelle trincee d'approccio agli imbocchi della galleria di Tenda; si eseguirono i movimenti di terra per la deviazione della strada nazionale al sottovia al chilometro 10.020 e si terminò il movimento di materie pei piazzali del fabbricato alloggi e del fabbricato passeggeri a Vievola;

b) *Opere d'arte.* — Nel mese predetto si è lavorato ben poco per mancanza di materiali da costruzione;

c) *Case cantoniere.* — Si eseguirono lavori di finimento;

d) *Fabbricato alloggi.* — Si eseguirono lavori di finimento e si pose in opera parte dei serramenti;

e) *Fabbricato viaggiatori a Vievola.* — Venne eseguita la copertura del tetto ed ultimata la scala; si incominciarono i lavori di finimento.

f) *Gallerie.* — Al 1° del corrente mese, la situazione delle gallerie di Limone e di Tenda, distintamente per i due imbocchi era la seguente:

1. Galleria di Limone, lunga m. 410.79.

	Imbocco Nord	Imbocco Sud.
Scavo: in avanzata . . .	completo	completo
in calotta	237	132
dello strozzo . . .	148	109
dei piedritti . . .	80	75
del rivestimento . .	80	75
Rivestimento: calotta . .	233	112
piedritti . .	80	75
arco rovescio	—	—

2. Galleria di Tenda, della lunghezza di m. 8,100.

	Imbocco Nord	Imbocco Sud.
Scavo: in avanzata . . .	236	196
in calotta	199	172
dello strozzo . . .	129	130
dei piedritti . . .	85	120.50
del rivestimento .	82	120.50
Rivestimento: in calotta .	187	162
dei piedritti	85	120
dell'arco rovescio	—	—

><

Ferrovia Messina-Patti Cerda
(Prossima apertura del tronco Barcellona-Olivieri).

Ci informano da Messina che verso la fine del mese di marzo p. v. si spera di poter aprire al pubblico servizio il tronco della ferrovia Messina-Patti-Cerda compreso fra Barcellona ed Olivieri.

><

Ferrovia Licata-Terranova.
(Per la prossima apertura all'esercizio).

Siamo informati che la Direzione Generale delle strade ferrate della Sicilia, in vista che fra pochi mesi sarà possibile di aprire all'esercizio il tronco da Licata a Terranova, della ferrovia Siracusa-Licata, ha interessato il R. Ispettorato Generale delle ferrovie a provvedere che sia sollecitato l'impianto della linea telegrafica lungo il tronco medesimo.

><

Ferrovia Aulla Lucca.
(Progetto esecutivo del tronco Bagni di Lucca-Ponte di Campia).

Diamo le informazioni che abbiamo promesso col *Monitore* della scorsa settimana intorno al progetto esecutivo del tronco da Bagni di Lucca a Ponte di Campia, della ferrovia Aulla-Lucca, stato testè presentato al Ministro dei Lavori Pubblici dalla Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Lucca.

Il tronco del quale trattasi misura la lunghezza di m. 15,195.11; la quale, nel senso planimetrico, è ripartita in m. 9,066.76 di rettilinei, ed in m. 6,128.35 di tratti in curva, con raggio variabile fra un minimo di m. 300 ed un massimo di m. 1000. Nel senso altimetrico, poi, il tronco è diviso in m. 6,018.99 di livellette orizzontali, ed in m. 9,176.12 di livellette in ascesa, con pendenza massima del 12 per mille. L'ascesa totale fra gli estremi del tronco è di metri 99.01.

Le opere d'arte principali, progettate lungo il tronco, sono le seguenti:

1. Ponte sul Lima a travata metallica, in curva a tre luci, le laterali di m. 23.83 e le centrali di metri 28.80;
2. Ponte sul Fegana, a travata metallica, in una sola campata, della luce di m. 47;
3. Ponte in muratura di m. 10 di corda sul Surrichiana;
4. Ponte a travata metallica in una sola luce di m. 10 sul Dezza;
5. Ponte in muratura, di m. 8 di corda sul Segone;
6. Ponte sull'Ania a travata metallica, in tre campate, di cui le laterali della luce di m. 17 caduna e la centrale di m. 19;
7. Ponte sul Loppora, a travata metallica, in una sola campata di m. 20;
8. Ponte sul Rio Moggio, in muratura, di m. 8 di corda;
9. Ponte sul Corsona, a travata metallica, in curva, a due campate, della luce netta di m. 25.48 caduna.

Sono di molta importanza le opere di sostegno e di difesa proposte onde garantire la sicurezza e la stabilità della ferrovia.

Le stazioni da impiantare lungo il tronco sono le seguenti: Coreglia-Ghirizzano, Fornaci di Borga e Borga-Gallicano.

L'importo complessivo presunto per la costruzione del tronco è di L. 6,250,000 di cui L. 5,300,000 per lavori e provviste a base d'asta e L. 950,000 a disposizione dell'Amministrazione governativa per le espropriazioni, la provvista del materiale metallico di armamento, e la provvista e posa dei meccanismi fissi delle stazioni.

><

(Progetto d'appalto dei deviatoi per il 1° tronco)

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Aulla a Lucca, ha presentato per approvazione al R. Ispettorato Generale delle strade ferrate il progetto di appalto dei deviatoi occorrenti per l'armamento del 1° tronco della ferrovia medesima compreso fra Lucca e Ponte a Moriano.

I deviatoi da provvedere sono 9, cioè: N. 1 con disco con fanale girevole, deviazione a destra; N. 8 senza disco fanale, di cui 4 con deviazione a destra, 4 con deviazione a sinistra. I deviatoi saranno del modello Vignole, tipo N. 1 delle ferrovie complementari. La spesa preventivata per la provvista della quale trattasi, ammonta a L. 10,400.

><

Per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo.
(Prossima conferenza tra le Amministrazioni interessate).

Sappiamo che il Ministero delle Poste e dei Telegrafi, in considerazione che si approssima la scadenza degli atti di convenzione relativi al servizio cumulativo ferroviario-marittimo, ha interessato il Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate a promuovere una conferenza dei rappresentanti di tutte le Amministrazioni interessate allo scopo di prendere accordi preliminari circa le riforme da introdursi nelle convenzioni vigenti e le modalità di quelle nuove.

><

(Propositi della Società di navigazione generale italiana).

Ci viene a questo proposito assicurato che la Società di navigazione generale italiana sarebbe disposta a consentire facilitazioni analoghe a quelle già praticate pel servizio colla Sardegna, persuasa che anche le Amministrazioni ferroviarie faranno del loro meglio per facilitare gli accordi per la riforma del servizio vigente e per la istituzione di quello nuovo.

><

Movimento dei carri caricati nel porto di Genova.
(Dal 1° gennaio a tutto novembre 1890).

Diamo nel seguente prospetto il movimento complessivo del carico agli Scali marittimi di Genova dal 1° gennaio a tutto novembre 1890, in confronto del periodo corrispondente dell'anno 1889.

	1889 Carri	1890 Carri	Differenze nel 1890
1° semestre	107,122	120,816	+ 13,694
Luglio . .	21,670	20,296	— 1,374
Agosto . .	19,452	18,351	— 1,101
Settembre.	16,163	18,294	+ 2,131
Ottobre. .	17,502	17.103	— 399
Novembre .	16,541	17,060	+ 519
Totale	198,450	211,920	+ 13,470

Per precedente prospetto, vedi « Informazioni » del n. 39 a pag. 621.

><

Commissione per la revisione degli Statuti delle Casse Pensioni ferroviarie.
(*Adunanza e lavori*).

Facendo seguito alle informazioni date nel n. 33, a pag. 528, circa i membri chiamati dal Ministro dei Lavori Pubblici a costituire la Commissione incaricata di procedere alla revisione dei regolamenti delle Casse Pensioni e di Soccorso del personale ferroviario, che furono applicati in via provvisoria dal 1° gennaio del corrente anno con riserva di riesame nell'interesse dei Ministeri dei Lavori Pubblici, del Tesoro, e dell'Agricoltura, annunciamo che detta Commissione si riunì il 20 corrente al Ministero dei Lavori Pubblici sotto la presidenza del comm. Ottolenghi.

La Commissione, dopo stabilito l'ordine dei lavori, nominò una Sotto-Commissione per compiere gli studi relativi e riferire.

La Sotto-Commissione, presieduta dal commendatore Besso, pel Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, è composta del comm. Restagno, pel Ministero del Tesoro, del comm. Spreafico, pel Ministero dei Lavori Pubblici.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possano essere approvati, in conformità delle conclusioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, gli atti di collaudo relativi ai lavori di costruzione del tronco da Villa San Giovanni a Condoleo, della *ferrovia Reggio-Castrocucco*, eseguiti dall'Impresa Guglielmo Gloag.

><

Il Consiglio di Stato, ha poi dato il suo parere:

a) Su di una domanda della *Società Nazionale delle Officine di Savigliano* per ottenere che le vengano condonate due multe, una di L. 34,431.98, e l'altra di L. 16,916.42, inflittele per ritardata consegna di N. 154 veicoli, in base ai contratti 1° dicembre 1888 e 12 maggio 1889;

b) Sugli atti di collaudo dei lavori di consolidamento eseguiti dalla Impresa Stanzalini Francesco al rilevato Sant'Ilario sul tronco da Calano a Collarmele, nella *ferrovia da Roma a Solmona*, e sulla domanda della Impresa stessa per ottenere maggiori compensi.

><

Tariffe.

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie del *Mediterraneo* e dell'*Adriatico* stanno studiando la possibilità della istituzione di una tariffa locale per i trasporti di *sanza vergine* da sostituire alle attuali concessioni speciali, accordate in via di rimborso, con vincolo di traffico minimo.

><

Ci consta che l'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali ha chiesto al R. Ispettorato Generale delle ferrovie di essere autorizzata a prorogare per un altro anno le convenzioni vigenti con alcune Ditte relative: *a*) ai trasporti di legname dall'Austria-Ungheria; *b*) ai trasporti di segatura di legno in destinazione di Roma e di Firenze; *c*) ai trasporti in rispedizione da Udine, Casarsa, Pontelagosouro, La Carnia e Verona.

><

Con recente decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, venne approvata una proposta presentata dalla Amministrazione delle *Strade ferrate Meridionali*, anche a nome di quelle delle *ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia*, per modificazioni ed aggiunte nella nomenclatura delle vigenti tariffe, cioè:

— Aggiungere dopo la voce «*penne metalliche*» la seguente. «*penne di pollame, d'oca* ecc. (escluso il piumino d'oca e le penne d'oca da scrivere) scelte per la fabbricazione di guanciali, trapunti e simili» colla indicazione della classe 5ª. V. e della tariffa speciale N. 123, serie B, riportando la stessa voce alla serie B, della tariffa speciale medesima;

— Sostituire alla attuale voce di tariffa «*penne di pollame sucide per ingrasso di terreni*, vedi piume sucide — quelle seguenti: «penne di pollame sucide non atte ad altro uso che per concime» — vedi penne sucide;

— Sostituire alla voce: «*piume sucide per ingrasso di terreni*» quella di «piume sucide non atte ad altro uso che per concime» (classe 8 e tariffa speciale 123. F) facendo eguale modificazione alla serie F di detta tariffa speciale.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, si è pronunciato favorevolmente intorno ai seguenti affari ferroviari:

1. Modifiche nella composizione dei treni della tramvia a vapore Milano-Gallarate;

2. Progetto di variante tra i chilom. 20.958 e 22.514 del tronco Avellino-Paternopoli della ferrovia Rocchetta Melfi-Avellino;

3. Convenzione stipulata col sig. Polleri per impianto d'una fonderia presso Pontedecimo a distanza ridotta della ferrovia Alessandria-Genova;

4. Collaudo dei lavori eseguiti per l'armamento del tronco Caprigliola-Ghiare della ferrovia Parma-Spezia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Lucca-Viareggio. — *Inaugurazione.* — Il 21 corrente, insieme coll'apertura all'esercizio, della quale abbiamo detto nelle «Informazioni» del n. 51, ebbe luogo l'inaugurazione della linea Lucca-Viareggio.

Il treno inaugurale, recante il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Finali, le autorità ed altri invitati, percorse prima la linea da Lucca a Viareggio, ove fu festevolmente accolto; poscia ritornò a Lucca. Colà la Provincia offerse un banchetto all'on. Ministro ed agli altri invitati.

In questo banchetto il presidente del Consiglio provinciale, Giovannini, ringraziò l'on. Ministro Finali di essere intervenuto all'inaugurazione della ferrovia Viareggio-Lucca e, fra vivissimi applausi, bevette alla salute di S. M. il Re. Indi parlarono, applauditissimi, l'on. Ministro Finali ed il sindaco di Lucca, che inviò un saluto al Presidente del Consiglio, on. Crispi.

Della ferrovia, del suo percorso e delle sue opere d'arte non occorre che parliamo avendo, a suo tempo, detto del progetto e dei preventivi e successivamente dello stato dei lavori durante il loro corso.

Ferrovia Alessandria-Ovada. — *Maggior concorso del Comune di Alessandria.* — Il 23 corrente il Consiglio Comunale di Alessandria ha votato all'unanimità un maggior concorso di 100,000 lire per la linea Ovada-Alessandria, portando così il concorso a L. 475,000.

Circa precedenti notizie su questa ferrovia, e specialmente circa gl'invocati maggiori concorsi provinciali e comunali, vedasi il n. 34 a pag. 542.

Ferrovia Sulmona-Isernia. — *Per il doppio binario.* — È in esame presso il Ministero dei Lavori Pubblici un progetto di massima concernente i lavori da eseguirsi per l'impianto del secondo binario nel tronco da Carpinone ad Isernia, della ferrovia Sulmona-Isernia.

Ferrovia Roma-Viterbo. — *Prestito del Consorzio a favore dei Comuni consorziati.* — L'Assemblea generale del Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo ha approvato il 22 corrente, in seconda lettura, il progetto di un prestito colla Cassa Depositi e Prestiti a favore dei Comuni consorziati, che non potessero colle forze del proprio bilancio far fronte ai versamenti nelle Casse della Società per la Rete Mediterranea, assuntrice della costruzione della linea, delle quote poste a loro carico per la costruzione stessa.

Ferrovia del Sempione. — *Deliberazione della Camera di Commercio di Bologna.* — La Camera di Commercio di Bologna ha deliberato di appoggiare vivamente la costruzione del nuovo valico del Sempione ed ha espresso il voto che, compatibilmente colle condizioni dell'erario nazionale, sia tenuta in considerazione dal Governo l'importanza della nuova linea per lo sviluppo dei nostri commerci.

Tramvia Genova-Pegli. — *Prolungamento sino a Voltri.*— La Società Bücher, concessionaria di linee tramviarie in Genova e dintorni, presentò ai Comuni di Prà e Voltri domanda di concedere ch'essa prolunghi l'attuale linea di tramvie da Genova a Pegli fino a Voltri.

Per questo prolungamento aveva diritto di prelazione la Società Francese dei Tramways, la quale però sembra abbia lasciato spirare il termine assegnato per valersi di quel diritto, per guisa che nulla osterebbe a che la domanda e la proposta, d'evidentissima utilità per i due Comuni di Prà e Voltri, vengano favorevolmente accolte, tanto più se, ad evitare contrasti e fastidi, la Società Bücher e la Francese si mettessero amichevolmente d'accordo.

Tramvia a vapore Arona-Gravellona Toce. — *Parere del Comitato Superiore delle Strade Ferrate.* — Conformemente al parere già espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, da noi accennato nel n. 47, a pag. 751, il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha opinato che, sotto speciali condizioni, possa autorizzarsi la costruzione ed esercizio della tramvia a vapore da Arona a Gravellona Toce.

Tramvia a vapore Chiavari-Cicagna con diramazione a Lavagna. — *Parere del Comitato Superiore delle Strade Ferrate.* — Conformemente al nuovo parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, da noi enunciato nel n. 47 a pag. 751, il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha emesso parere favorevole alla concessione agli ingegneri Primo e Tosco della costruzione ed esercizio della tramvia a vapore da Chiavari a Cicagna con diramazione per Lavagna, a condizione però che prima di permettere la costruzione del tronco per Lavagna venga allargato il ponte sul fiume Entella.

Tramvie ed omnibus di Roma. — *Per una nuova convenzione col Municipio.* — Il 20 corrente fu concordata, fra il Regio Commissario e la Società Romana degli omnibus, la nuova convenzione colla quale si portano le concessioni delle attuali linee delle tramvie (via Nazionale, San Giovanni, San Paolo e Flaminia) a 25 anni, cioè fino al 1915.

Parimenti furono accordate alla detta Società tre nuove linee di tramvie ed il raccordo colla linea di San Paolo.

Le nuove linee sono: 1. da piazza Venezia fino a piazza San Pietro, passando pel Corso Vittorio Emanuele; 2. da piazza Venezia per la stazione di Trastevere; 3. da piazza Venezia passando per via Venti Settembre fino a Sant'Agnese, con rannodamento colla Porta Salaria.

Il raccordo della linea S. Paolo sarebbe fatto sul piazzale davanti al ponte Garibaldi.

Il Comune percepirà una partecipazione agli incassi *lordi* nella misura del 3.33 0[0, con un minimo garantito di lire centomila annue.

La linea di S. Pietro dovrà esser messa in esercizio colla massima sollecitudine.

Questa convenzione deve essere approvata dal nuovo Consiglio Comunale.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti di novembre 1890.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di novembre 1890, confrontato con quello dello stesso mese 1889, fu il seguente:

		Novembre 1890	Novembre 1889
Passeggieri trasportati .	Num.	92,000	89,094
» introito . .	L.	315,400	278,833.77
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	345	341
» introito . . .	L.	28,400	29,549.39
Bestiame trasportato . .	Capi	15,910	14,999
» introito . . .	L.	49,200	44,493.34
Merce trasportata . .	Tonn.	57,200	63,447
» introito . . .	L.	592,000	659,858.32
Introito complessivo . .	»	985,000	1,012,734.82
» chilometrico. .	»	3,703.01	3,807.27
Proventi diversi . . .	»	30,000	31,678.48
Introito generale . . .	»	1,015,000	1,044,413.30
Spesa complessiva . .	»	540,000	539,511.05
» chilometrica . .	»	2,030.07	2,028.24
Introito netto	»	475,000	504,902.25

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Circa i prodotti di ciascun mese del corrente anno, vedi rispettivamente i numeri 9, 12, 17, 21, 26, 30, 34, 39, 43 e 47; per il riassunto del 1° semestre vedi il n. 31.

Ferrovie Francesi. — *Per la ferrovia Cluses-Chamounix al Confine italiano.* — Facendo seguito alle notizie date nel n. 20 in questa stessa rubrica sotto il titolo « Ferrovie Svizzere », annunciamo che la Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée, già concessionaria eventuale della ferrovia da Cluses a Chamounix, ha fatto studiare, d'accordo col Ministero dei Lavori Pubblici, un progetto di ferrovia, a scartamento ridotto di un metro ed a sistema Abt, per collegare l'attuale linea Ginevra-Cluses con Chamounix e la frontiera italiana per Saint-Gervais (città).

La Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée — aggiunge il *Journal des Transport* — sarebbe disposta a costruire immediatamente la linea, e ha sottomesso all'uopo una convenzione al Governo francese per essere convertita in progetto di legge.

Ferrovie Svizzere. — *Concessioni di nuove ferrovie nel Consiglio degli Stati.* — Il Consiglio degli Stati nella seduta del 18 corrente, trattando circa gli affari ferroviari, ha preso le seguenti deliberazioni:

1. Ha accordata la concessione della *ferrovia stradale da Svitto a Seeven e da Svitto a Brunnen,* di cui abbiamo fatto cenno nel n. 51;
2. Ha accordata la concessione della *ferrovia a scartamento ridotto da Cooira a Tosanna,* di cui nello stesso n. 51;
3. Ha aderito al progetto del Consiglio Federale per la domanda di concessione della *ferrovia elettrica da San Maurizio a Pontresina;*
4. Ha approvata la cessione, alla Società della ferrovia Giura-Sempione, della concessione della ferrovia da *Le Pont a Vallorbes,* di cui nel nostro numero 49;
5. Ha approvato la variazione della concessione per la *funicolare da Rheineck a Walzenhausen;*

6. Ha accordata, infine, la concessione, alla Società della ferrovia Nord-Est, della *ferrovia da Etzweilen a Sciaffusa*.

— *Concessioni di nuove ferrovie nel Consiglio Nazionale.* — Nella seduta del 21 il Consiglio Nazionale, d'accordo col Consiglio degli Stati di cui abbiamo detto precedentemente, approvò:

1. La variazione e la cessione della concessione per la *ferrovia Yverdoun-St. Croix;*
2. la rinnovazione della concessione della *ferrovia S. Maurizio-Pontresina;*
3. la concessione di una *ferrovia normale Spiez-Frutigen;*
4. la concessione di una *ferrovia stradale Svitto-Seewen-Brunnen:*
5. la cessione della concessione per la *ferrovia Pont-Vallorbes* alla Compagnia della ferrovia Giura-Sempione;
6. la cessione della concessione della *ferrovia Etzweilen-Sciaffusa;*
7. la concessione della *ferrovia Rheineck-Walzenhausen.*

Notizie Diverse

Per l'industria nazionale. — *A favore dei cantieri e stabilimenti marittimi italiani.* — I giornali di Roma hanno annunciato che il Ministro delle Poste e dei Telegrafi, on. Lacava, ha ricevuto il 22 corrente, una Commissione composta dei deputati Tortarolo e Bettolo e dell'avv. Gian Carlo Daneo, di Genova, rappresentante varii cantieri e stabilimenti meccanici italiani.

La Commissione dimostrò all'on. Ministro la necessità di rendere obbligatoria alle compagnie sovvenzionate, l'ordinazione delle costruzioni e le riparazioni del materiale in Italia, e ciò tanto nell'interesse degli industriali, come in quello degli operai.

L'on. ministro assicurò la Commissione che egli includerà quest'obbligo nei capitolati pei servizi marittimi e, fino a che farà parte del Governo, contribuirà a favorire l'industria nazionale. Aggiunse che alla ripresa dei lavori parlamentari presenterà le convenzioni alla Camera.

La Commissione ha ringraziato l'on. Ministro a nome degli industriali per queste buone disposizioni del Governo.

— *Inchiesta sulla potenzialità delle principali officine meccaniche italiane.* — Nella seduta del 22 corrente, come annunciamo nella « Cronaca parlamentare » di questo numero, il deputato Colombo domandò nuovamente quando si fisserebbe il giorno per la sua interpellanza intorno ai provvedimenti per dare lavoro agli operai delle officine meccaniche.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, senatore Finali, gli rispose che la sua interpellanza sarà la prima a svolgersi dopo la riapertura della Camera; intanto potere egli assicurare il Colombo che già si è cominciato ad attuare qualcuno dei provvedimenti richiesti, avendo nominata una Commissione per conoscere la potenzialità delle principali officine, e fatti iniziare gli studi allo scopo di assicurare ad esse un lavoro costante per alcuni anni.

Il Colombo, ringraziando per le buone disposizioni del Ministro, si augurò che, quando si svolgerà la sua interpellanza, possa completare le favorevoli dichiarazioni fatte.

— *Sostituzione di materiale rotabile ferroviario che ha raggiunto l'età-limite di 40 anni.* — A complemento delle informazioni date nei numeri 31, pag. 494, e 43, pag. 684, riportiamo dai giornali di Roma che il Comitato Superiore delle Strade ferrate ha approvato le due proposte, presentate, una dalla Società Adriatica e l'altra dalla Società Mediterranea, per la rinnovazione di alcuni ruotabili.

La proposta della *Società Adriatica* si limita solo all'acquisto di N. 4 locomotive a 6 ruote accoppiate con tenders, munite del freno a vuoto.

Per la *Società Mediterranea* riportiamo la distinta già da noi pubblicata nel precitato nostro numero 31 ed indicante appunto le locomotive e le carrozze da demolirsi negli anni 1889-1891, per aver raggiunta l'età-limite di 40 anni, e da sostituirsi con altri rotabili congeneri di tipo normale.

Il materiale considerato nel prospetto è il seguente:

1889-90. — N. 1 locomotiva ordinaria a 4 ruote accoppiate;
» 1 locomotiva-tender a 4 ruote accoppiate;
» 1 carrozza-salone a 2 assi;
» 13 carrozze di 1ª classe a 2 assi;
» 9 » 2ª » »
» 49 » 3ª » »

1890-91. — N. 1 locomotiva ordinaria a ruote libere;
» 15 carrozze di 2ª classe a 2 assi;
» 1 carrozza di 3ª classe a 2 assi.

La spesa preventivata per la sostituzione del materiale suindicato risulta come segue:

Esercizi 1889-90	L. 770,287.00
Id. 1890-91	» 187,442.00
Totale	L. 957,729.00

da ripartire nel modo seguente:

A carico della Società . . .	L. 100,454.65
A carico del fondo di riserva . .	» 518,915.35
A carico della cassa per gli aumenti patrimoniali	» 338,359.00
Totale come sopra	L. 957,729.00

— *Fornitura di sei locomotive all'Adriatica.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha ammesso la provvista di sei locomotive per ferrovie complementari della Rete Adriatica, la cui costruzione dovrebbe essere affidata alla Ditta Breda e C. di Milano.

Commissione permanente per la direzione dei servizi del porto di Genova. — *Adunanza del 16 corrente.* — Nella seduta tenutasi il 16 corrente sotto la presidenza del Prefetto, presidente, furono prese le seguenti deliberazioni:

1. Che a cura del Municipio e della Direzione delle dogane, per la parte che a detto ufficio incombe, venga provveduto alla demolizione della tettoia detta del transito;
2. Nominò una Sotto-Commissione composta d'un rappresentante del Municipio, della Camera di Commercio, della dogana e delle ferrovie, allo scopo di stabilire il modo di adottare una parte di piazza Caricamento, a luogo di sosta per le merci sdoganate;
3. Deliberò che la tariffa per l'uso delle gru mobili per i giorni di lavoro sia ridotta da lire 3 per il lavoro normale, e da lire 3.40 per il lavoro oltrenormale rispettivamente a lire 2 e a lire 2.40;
4. Che l'articolo 7 del Regolamento di esercizio delle tettoie e spazi all'aperto sia modificato nel senso che la tassa di centesimi 50 sia dovuta dopo trascorsi non più 15, ma 25 giorni di sosta delle merci;
5. Approvò in massima, salvo l'approvazione del relativo progetto tecnico da parte delle autorità competenti, la proposta di far accostare i piroscafi-cisterna di lunghezza superiore al bacino riservato alla scarica del petrolio, di fianco alla banchina del ponte Caracciolo, ove quindi dovrà essere collocata una seconda bocca da presa;
6. Respinse la domanda del signor Giamello Spirito per l'aumento della tariffa già precedentemente stabilita nella precedente seduta, pel deposito dei bagagli.

Interesse dei depositi nelle Casse postali di risparmio nel 1891. — Con Decreto ministeriale del 16 corrente, già da noi citato negli « Atti Ufficiali » di questo numero, il Ministro del Tesoro, on. Grimaldi, d'accordo coi Ministri di Agricolura, Industria e Commercio e delle Poste e dei Telegrafi, ha determinato che l'interesse delle somme depositate nelle Casse di risparmio postali viene per l'anno 1891 fissato nella misura del 3.7606 al lordo della ritenuta per imposta di ricchezza mobile e del 3.25 al netto per ogni cento lire.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 17,000 escluso il valore del materiale metallico d'armamento, per sistemare i servizi della trazione e della manutenzione nella stazione di Lecce, della linea Bologna-Otranto. I lavori saranno eseguiti parte in economia e parte mediante contratto a licitazione privata;

L. 16,000 per provvedere alla piantagione di acacie sulla nuova scarpa dei rilevati allargati per far luogo all'impianto del secondo binario nel tratto di ferrovia da Roma ad Orte.

Rete Mediterranea. — L. 47,751.06 per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Casale Popolo, lungo la ferrovia da Chivasso a Casale;

L. 24,600 per il risanamento e completamento della massicciata del tronco dal chilom. 207.749 a 210.780, fra le stazioni di Calciano e di Grassano nella ferrovia da Eboli a Metaponto;

L. 24,050 per i lavori di sistemazione della falda a monte della trincea fra le progressive 31.290 e 31.380 dalla stazione di Filattiera a quella di Pontremoli, nella linea Parma Spezia. Alla esecuzione dei lavori sarà provveduto mediante appalto a licitazione privata;

L. 5800 per provvedere alla puntellatura del coperto del riparto fucine nelle officine di Pietrarsa;

L. 1730 per provvedere alla lastricatura del piazzale della stazione di Nervi nella linea da Genova a Pisa;

Costruzione di un magazzino per le merci a piccola velocità ed impianto di una gru da pesi e di una bilancia a ponte oltre altri lavori, in stazione di Roccavione nella linea da Cuneo a Ventimiglia.

Rete Sicula. — L. 4679.88 pell'impianto degli Uffici telegrafici nelle stazioni di Gesso, San Filippo Archi, Milazzo, Bogni, Turnari ed Olivieri, e pell'ingrandimento dell'Ufficio telegrafico della stazione di Santa Lucia (linea Messina-Patti-Cerda).

Progetto dei lavori di riparazione da eseguirsi alla copertura della rimessa per le locomotive in stazione di Catania.

Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Venafro. — Progetto di massima dei lavori occorrenti per provvedere al raddoppiamento di binario nel tratto della ferrovia da Solmona ad Isernia, compreso fra Carpinone ed Isernia.

Direzione tecnica governativa per la ferrovia in Lucca. — Progetto esecutivo * del tronco dai Bagni di Lucca a Ponte di Campia della ferrovia Aulla-Lucca.

Progetto di appalto * dei deviatoi per l'armamento del 1° tronco della stessa linea.

3. — Gare aperte.

SIAM. — *Ministero dei Lavori Pubblici a Bangkok.* (Fra alcuni mesi). — Appalto di opere e somministrazioni complementari per le Strade Ferrate del Regio Governo, per una lunghezza di 268 chilometri; in lotti da 70 a 100 chilom., oppure in un solo lotto ad impresa generale (Vedi pagine *Annunzi*).

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (*Seduta del Consiglio e del Comitato, 22 corrente.* — Miani Silvestri C. di Milano per fornitura di 3 macchine tenders per treni viaggiatori;

G. B. Auxilia di Torino per fornitura di Cg. 20,000 di stagno in pani;

Roberto de Sanna fu Federico di Napoli per fornitura di chilogrammi 300.000 di ghisa Glengarnok;

Fratelli Cacace fu Michele di Taranto per fornitura di chilogrammi 300,000 di olio d'oliva;

Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech di Savona per fornitura di 161 cancelli di ferro con colonnette di ghisa;

Tassara Filippo e figli di Voltri per fornitura di molle di sospensione e di trazione;

Oleificio Pavese N. Rizzi di Pavia per fornitura di Cg. 50,000 d'olio di lino crudo;

Praggio e C. di Sestri Ponente per fornitura di m. c. 620 di legname pitch-pine;

Ghianda Ved. Ramponi e C. di Milano per fornitura di 11,400 tavole di legname d'abete;

Società Veneta di Costruzioni Meccaniche e Fonderia di Treviso per fornitura di Cg. 65,950 di materiali accessori per scambi e crociamenti.

II. — Opere pubbliche e Provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Terranova Pausania — Sassari — (2 gennaio, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori per la costruzione di un acquedotto. Importo L. 191,448.61 (V. n. 48).

Municipio di Valeggio sul Mincio — Verona — (3 gennaio, ore 12 merid., definitivo). — Appalto per la costruzione di un fabbricato scolastico. Importo ridotto L. 52.427.07 (V. n. 46).

R. Prefettura di Salerno (5 gennaio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada comunale obbligatoria Montano-Autilia alla provinciale Cuccaro-Sapri. Importo L. 59,761.76. Cauzione provv. L. 500. Cauzione def. L. 6000. Fatali a destinarsi.

R. Prefettura di Roma (5 gennaio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio ad uso di ufficio tecnico dei Telegrafi presso la stazione ferroviaria di Trastevere. Importo L. 392,000. Cauzione provv. L. 20,000. Cauzione def. L. 39,200.

Amministrazione Consorziale per la costruzione della strada obbligatoria Gerace-Antonimina — Reggio Calabria — (10 gennaio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere occorrenti per la costruzione dei due tratti della strada obbligatoria Gerace-Antonimina. Importo ridotto L. 66,120.17 (V. n. 47).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Campobasso (10 gennaio, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 1° tronco della diramazione Guardialfiera-Casacalenda e Colletorto della strada provinciale n. 73, compreso fra Guardialfiera e Casacalenda, diviso in due tratte, di cui la prima, da Guardialfiera al Ponte Gravellina (metri 3,917.44), e la seconda, dal Gravellina a Casacalenda (metri 13,273.65). Importo ridotto L. 556,095 (V. n. 49).

Congregazione di Carità di S. Maria Hoè — Como — (12 gennaio, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto per la costruzione del fabbricato ad uso ospedale, con relativo cortile e giardino chiuso da muro di cinta. Importo L. 21,114.06. Cauzione L. 1000. Fatali 27 gennaio.

Genio Militare di Messina (14 gennaio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di un magazzino di mobilitazione pel Distretto Militare di Messina sulla cortina del fronte N. 5 in Cittadella. Importo L. 59,000. Cauzione L. 5900. Lavori compiuti in 180 giorni.

FRANCIA — *Municipio di Nizza* (8 gennaio 1891, ore 2 p.). — Compimento dell'opera militare « cimitière russe ». Importo fr. 80,000. Deposito di garanzia fr. 800. Cauzione fr. 4,000.

— *Municipio di Lione* (17 gennaio 1891, ore 2 p.). — Costruzione di due opere sulle posizioni di Chapoly e del Bois du Cros. Importo della 1ª fr. 800,000; della 2ª fr. 800,000. Deposito di garanzia fr. 12,000 per ciascuna.

EGITTO (15 febbraio 1891). — Appalto per la costruzione di un ponte sul Nilo, lungo circa 300 metri. I capitolati sono visibili presso le principali Camere di Commercio d'Italia.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Prefettura. — Sassari — (7 gennaio, ore 10 ant., unica e definitiva). — Fornitura di una **travata metallica** da sostituire all'esistente ponte in legno sul torrente Gallura nel tronco di strada fra la cantoniera Budani e l'abitato di Terranova. Importo L. 7900. Cauzione il decimo.

TUNISIA. — *Ministero* (15 gennaio 1891, ore 10 ant.) Costruzione di una **travata metallica** lunga metri 71. 54 sull'Ued-Medjerdah. Importo fr. 77,400. Cauzione fr. 2,400.

Aggiudicazioni.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. F. di Kossuth ha assunto la costruzione del ponte metallico sulla *Frana Mancini* per conto della Provincia di Capitanata.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	Dicembre 20	Dicembre 27
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 698	697.50
» » Mediterranee	» 558.50	556.50
» » Sicule.	» 590	590
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo Marsala-Trapani . .	» 360	360
» » Gottardo.	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 541	541
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . . .	» 295.50	295.50
» » Novara-Seregno . . .	» —	—
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 311.	311.50
» » » 2ª emiss.	» 305.50	301.50
» » Centrale Toscana. . .	» 522.50	522.50
» » Meridionali	» 307	307
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 305	305
» » » serie *B*. . . .	» 308	308
» » » 1879	» 298.75	299.50
» » Pontebba	» 462	462
» » Nord-Milano	» 268.50	268.50
» » Meridionali Austriache.	» 341	341
» » Gottardo 4 %. . . .	» 102	102

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula. — Dal 2 gennaio 1891 verrà pagato in L. 6.32 nette l'interesse semestrale maturando dal 31 corrente sulle Obbligazioni 3 0[0 serie *A*, *B*, *C*, *D*, *E*, garantita dallo Stato, contro consegna: della cedola N. 7 per le Obbligazioni di Serie *A*, della cedola N. 6, per le Obbligazioni di Serie *B*, della cedola N. 4, per quelle di Serie *C*, della cedola N. 4, per quelle di Serie *D*, e della cedola N. 3 per quelle di Serie *E*.

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo. — A datare dal 2 gennaio p. v. saranno pagate:
la cedola N. 10 in L. 16.50 per le cartelle dal 1 al 58000
» » 10 » 7.50 » » 58001 al 77360
» » 1 » 10 per le Obbligazioni 4 0[0.
(V. *Avvisi delle Società Ferroviarie*).

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — A partire dal 2 gennaio saranno pagate le cedole seguenti:
N. 36 delle Obbligazioni Serie *B* in L. 6.29;
» 35 delle Azioni di preferenza ed ordinarie in L. 7.50.
Inoltre i portatori delle cartelle di godimento corrispondenti alle Azioni di preferenza ed ordinarie rimborsate riceveranno L. 1.25 per Azione.
La *Gazzetta Ufficiale* del 19 dicembre, N. 298, pubblica l'elenco delle Azioni estratte (che cessano col 31 dicembre di essere fruttifere) rimborsabili in L. 300 e sostituite da cartelle di godimento.

Ferrovia Mortara-Vigevano. — Dal 5 gennaio presso la Banca Lomellina in Vigevano e presso la Banca Giuseppe Antonio Musso di Torino, sarà pagata la cedola N. 70 in L. 5.40 e saranno rimborsate in L. 250 le seguenti Obbligazioni estratte:
56 1439 1108 861 2206 2418 609 1947 2376
1445 2532 2207 119 2104 1280 1683 1354 2527
461 2486 1292 1092 316 2511 1417 789 1765
805 1178 337 844 40 2362 2203 1585 624
1636.

Società Nazionale delle Officine di Savigliano. — La Banca di Torino è incaricata del pagamento della cedola N. 18 in L. 12.50. Tale pagamento sarà effettuato dal 5 gennaio.

Società Anonima pel Tramway Monza-Casatenuovo-Monticello-Barzanò. — 10ª estrazione annuale:
N. 6 10 13 43 86 97 102 141 235 244
269 305 322 350 351 356 372 384 391 395 432
441 479 540 545 548 558 568 591 613 635 639
692 718 736 768 770 786 837 855 874 907 909
911 917 931 938 941 950 958 973 982 998 —
1013 19 65 88 102 175 195.

Società Generale di Credito Mobiliare Italiano. — Contro presentazione della cedola N. 59 a cominciare dal 5 gennaio saranno pagate L. 12 per ogni Azione liberata.

Ferrovia Vigevano-Milano. — Dal 5 gennaio verranno rimborsate presso la Banca di Credito Italiano in Milano al valore nominale di L. 500 caduna le Obbligazioni delle due serie N. 239 e 509 estratte il 20 dicembre.
Dal 2 gennaio verrà pagata la cedola N. 44 degl'interessi in L. 5.04.
Dal 2 gennaio saranno rimborsate le seguenti 38 Azioni estratte il 20 dicembre:
N. 144 620 1199 1335 2493 3111 3168
3242 4574 5206 5568 6110 6147 6161 6295
6683 6684 6787 7750 8884 9459 9541 10044
10095 10545 10664 10812 11308 11426 11656 11930
12098 12160 12254 12270 12391 12662 12812.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 5 gennaio sarà pagata la cedola N. 17, in L. 12.50, delle Azioni della Società presso i soliti stabilimenti.

Ferrovie Maremmana e Genova-Voltri. — *La Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 299, del 20 dicembre pubblica le distinte delle Obbligazioni estratte.

Ferrovia Mantova-Cremona. — Elenco delle Azioni e Obbligazioni estratte che saranno rimborsate dal 2 gennaio:
Azioni N. 274 876 1211 2915 4845 7363 7644 9146;
Obbligazioni Serie **A**, N. 1398 2571 2945;
» » **B**, N. 660 1628.

Banca Generale. — Dal 2 gennaio sarà pagata la cedola N. 26 delle Azioni in L. 6.25.

Ferrovia Marmifera privata di Carrara. — A partire dal 1° gennaio sarà pagata la cedola N. 7 delle Obbligazioni in L. 6.25 e saranno rimborsate le Obbligazioni estratte il 20 ottobre.

Banco di Sconto e di Sete — Torino — Dal 2 gennaio verranno pagate, in acconto dividendo esercizio 1890, L. 3.50 per le Azioni di Serie **A** e L. 1 per le Azioni di Serie **B** contro consegna della cedola N. 1.

Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice. — Elenco delle Azioni estratte le quali verranno rimborsate al valore nominale in occasione del pagamento vaglia gennaio 1891.

1ª Serie — Torino-Pinerolo.
1 383 413 418 733 1216 1377 1446
2008 2355 2427 2651 2737 2758 2883 2906
3129 3202 3411 3475 3577 3633 3635 3736
3756 4516 4754 4959 5023 5129 5251 5706
5891 5898 5900 6150 6259 6359 6398 6543
6558 6723 7034 7092 7411 7609 7679 7691
7720 7891 7913 8204 8210 8247 8366 9217
9238 9282 9424 9582 9790 10108 10238 10269
10311 10462 10574 10878 10977 11244 11820.

2ª Serie — Pinerolo-Torre Pellice.
1609 2708 3726 3743 4496 5832.

Strada Ferrata di Biella. — Pagamento della cedola N. 15 in L. 12 presso il Banco di Sconto e di Sete di Torino.

Strada Ferrata Napoli-Nola-Bajano ed estensioni. — Pagamento dal 2 gennaio della cedola N. 5 in L. 10.

Strade Ferrate economiche di Bari-Barletta e estensioni. — Pagamento dal 1° gennaio della cedola N. 7 in L. 12.50 e rimborso in L. 500 delle seguenti Obbligazioni estratte: N. 3519 — 4183 — 4912 — 5560 — 5752.

Tramways Fiorentini. — Dal 2 gennaio pagamento della cedola N. 14 in L. 12.50.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano
Capitale sociale L. 180 milioni, intieramente versato

AVVISO.

Si fa noto ai portatori delle 270,000 azioni di prima emissione (rappresentate dalle Cartelle portanti i numeri dall'1 al 58,000) che a datare dal 2 gennaio 1891 sarà loro pagata, contro presentazione della Cedola n. 10, la somma di L. *16.50* per ciascuna azione, cioè

L. *9* a saldo del dividendo per l'esercizio 1889-90 e L. *7.50* quale primo acconto sul dividendo 1890-91.

Per gli effetti delle modificazioni statutarie portate dalla Convenzione 21 giugno 1888, approvata colla Legge 20 luglio 1888, N. 5550 (serie 3ª), relative all'aumento del capitale sociale ed alla proroga della durata della Società, rendendosi necessario far risultare sui titoli delle azioni stesse siffatte modificazioni, i prefati portatori di Azioni di prima emissione sono invitati a presentare i loro titoli presso una delle Casse, Istituti o Ditte Bancarie incaricate del servizio delle Azioni medesime, affinchè vi sia apposto il timbro indicante le modificazioni in parola.

Si avvisa inoltre portatori delle 90,000 azioni di seconda emissione (rappresentate dalle Cartelle portanti i numeri dal 58,001 al 77,360) che, a datare dal detto giorno 2 gennaio 1890, sarà loro pagata, contro presentazione della Cedola N. 10 marcata in rosso col segno caratteristico *NA*, la somma di L. *7.50*, quale primo acconto sul dividendo 1890-91.

Milano, 12 dicembre 1890.

LA DIREZIONE GENERALE.

Milano Cassa Sociale.
» Banca Generale.
Napoli Cassa Sociale.
» Società di Credito Meridionale.
Roma Banca Generale.
Torino Banca di Torino.
Genova Banca Generale.
Venezia Jacob Levi e Figli.
Livorno Figlio di G. Maurogordato e C.
Firenze M. Bondi e Figli.
Palermo Cassa Centrale delle Ferrovie Sicule.
Berlino Disconto Gesellschaft.
Colonia S. Oppenheim J. e C.
Francoforte sM. B. H. Goldschmidt.
» Filiale der Bank für Handel und Industrie.
Basilea Basler Bankverein.
» De Speyr e C.
Zurigo Società di Credito Svizzero.
Ginevra Union Financière.
Parigi Société Générale pour favoriser, etc. (Rue de Provence, 54-56).
Londra L. Cohen et Sons.
Vienna Société Autrichienne de Crédit.
Trieste Morpurpo e Parente.
» Filiale dell'I. e R. Stabilimento Austriaco di Credito per Commercio ed Industria.

Si notifica ai signori possessori delle Obbligazioni mediterranee 4 0|0 emesse in forza delle Deliberazioni delle Assemblee generali degli Azionisti dell'11 aprile 1888 e del 20 luglio detto anno, ed in conformità all'art. 14 della Convenzione stipulata col R. Governo in data 21 giugno 1888, approvata con Legge 20 luglio 1888, N. 5550, serie 3ª, che il pagamento dell'interesse semestrale di it. L. *10* nette, per obbligazione, maturando col 1° gennaio 1891, avrà luogo a cominciare dal successivo giorno 2, presso gli Stabilimenti, le Banche e le Casse qui sottoindicate, contro consegna della Cedola N. 1.

Milano, 15 dicembre 1890.

LA DIREZIONE GENERALE.

Milano Cassa Sociale.
» Banca Generale.
Roma Banca Generale.
Firenze M. Bondi e Figli.
Genova Banca Generale.
Torino Banca di Torino.
Napoli Cassa Sociale.
Venezia Jacob Levi e Figli.
Bologna Banca dell'Emilia.
Livorno Figlio di G. Maurogordato e C.
Palermo I. G. V. Florio.

Per l'estero i pagamenti avranno luogo nelle piazze seguenti: *Berlino, Francoforte s|M, Colonia, Londra, Vienna, Trieste, Amsterdam, Parigi, Lione, Bruxelles, Zurigo, Ginevra e Basilea*

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1890-91. — *Dall'11 al 20 Dicembre 1890.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA (**)		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . . .	**4086**	**4065**	+ **21**	**652**	**665**	— **13**
Media	**4086**	**4065**	+ **21**	**650**	**655**	— **5**
Viaggiatori.	969.830 66	997.041 45	— 27.210 79	69.644 85	54.024 81	+ 15.620 04
Bagagli e Cani	51.614 33	57.043 85	— 5.429 52	3.137 26	2.345 90	+ 791 36
Merci a G.V. e P. V. accelerata	331.788 27	377.194 36	— 45 406 09	17.572 86	15.880 21	+ 1.692 65
Merci a P. V.	1.257.085 36	1.564.093 40	— 307.008 04	107.426 49	87.710 80	+ 19.715 69
TOTALE .	2.610.318 62	2.995.373 06	— 385.054 44	197.781 46	159.961 72	+ 37.819 74

Prodotti *dal 1° Luglio al 20 Dicembre 1890.*

Viaggiatori	22.968.971 00	23.870.266 43	— 901.295 43	1.313.545 29	1.415.264 50	— 101.719 21
Bagagli e Cani	1.053.134 94	1.109.009 33	— 55.874 39	51.798 97	56.844 41	— 5.045 44
Merci a G. e P. V. accelerata.	2.537.748 30	5.712.329 52	— 174.581 22	274.253 26	218.969 44	+ 55.283 82
Merci a P. V.	24.698.463 84	26.768.387 69	—2.069.923 85	1.883.555 64	1.472.731 59	+ 410.824 05
TOTALE .	54.258.318 08	57.459.992 97	—3.201.674 89	3.523.153 16	3.163.809 94	+ 359.343 22

Prodotto per chilometro

della decade	638 84	736 87	— 98 03	303 35	240 54	+ 62 81
riassuntivo	13.279 08	14.135 30	— 856 22	5.420 24	4.830 24	+ 590 00

(*) La linea Milano-Chiasso (K. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.
(**) Col 1° giugno 1889 è stata aperta all'esercizio la linea succursale dei Giovi, che è compresa nella Rete Secondaria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 34ª Decade — dal 1° al 10 Dicembre 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	923.262 68	40.648 13	362.043 51	1.234.409 17	22.037 77	2.591.401 26	4.055 00	639 06
1889	812.006 92	38.653 94	307.381 60	1.518.629 35	15.066 74	2.691.738 55	3.997 00	673 44
Differenze nel 1890	+ 111.255 76	+ 10.994 19	+ 54.661 91	— 284.220 18	+ 6.971 03	— 100.337 29	+ 58 00	— 34 38
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	34.707.184 51	1.624.173 46	12.967.000 66	44.136.083 55	388.442 26	93.822.884 44	4.055 00	23.157 58
1889	35.180.164 38	1.686.122 35	12.000.470 52	44.377.772 96	372.434 69	93.616.964 90	3.997 00	23.421 81
Differenze nel 1890	— 472.979 87	— 61.948 89	+ 966.530 14	— 241.689 41	+ 16.007 57	+ 205.919 54	+ 58 00	— 264 23
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	67.953 58	1.611 58	26.477 22	106.762 54	5.437 75	208.242 67	1.143 63	182 09
1889	64.197 76	1.228 24	23.953 90	114.014 60	12.108 45	215.502 95	1.166 76	184 70
Differenze nel 1890	+ 3.755 82	+ 383 34	+ 2.523 32	— 7.252 06	— 6.670 70	— 7.260 28	— 23 13	— 2 61
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1890	2.569.751 61	56.828 63	739.792 84	3.485.154 97	41.279 73	6.892 807 78	1.133 86	6.079 06
1889	2.698.354 36	56.344 05	654.532 14	3.151.141 84	48.302 89	6.608.675 28	1.138 88	5.802 78
Differenze nel 1890	— 128.602 75	+ 484 58	+ 85.260 70	+ 334.013 13	— 7.023 16	+ 284.132 50	— 5 02	+ 276 28

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1890	1889	*Differenze* nel 1890	1890	1889	*Differenze* nel 1890
Viaggiatori	3.994 76	2.683 72	+ 1.311 04	138.759 51	135.035 57	+ 3.723 94
Merci	638 84	539 50	+ 99 34	24.107 96	27.345 17	— 3.237 21
Introiti diversi	27 85	28 65	— « 80	10.803 53	40.683 05	— 29.879 52
Totali	4.661 45	3.251 87	+ 1.409 58	173.671 00	203.063 79	— 29.392 79

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

16ª Decade — Dal 1° al 10 Dicembre 1890

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotto medio per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1890	73.848 81	2.168 27	11.778 88	131.588 64	1.110 71	220.495 31	609 00	362 06
1889	78.731 96	2.003 97	9.753 49	112.820 08	1.156 54	204.471 04	609 00	335 75
Differenza nel 1890	— 4.883 15	+ 159 30	+ 2.025 39	+ 18.768 56	— 45 83	+ 16.024 27	»	+ 26 31
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 DICEMBRE 1890.					
1889-90	1.504.595 52	29.272 47	178.308 01	1.967.557 58	12.730 96	3.692.464 54	609 00	6.063 11
1888-89	1 502.933 04	30.792 77	171.285 75	1.759.608 44	11.676 31	3.476.296 31	609 00	5.708 20
Differenza nel 1890	+ 1.662 48	— 1.520 30	+ 7.022 26	+ 207.949 14	+ 1.054 65	+ 216.168 23	»	+ 354 91
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1890	15.013 55	79 98	1.175 73	10.914 75	14 26	27.198 27	126	223 80
1889	9.719 41	73 39	708 15	4.509 55	2 21	15.012 71	111	135 25
Differenza nel 1890	+ 5.294 14	+ 6 59	+ 467 58	+ 6.405 20	+ 12 05	+ 12.185 56	+ 15	+ 88 55
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 DICEMBRE 1890.					
1889-90	221.109 89	1.765 90	14.221 00	77.488 29	285 24	314.870 32	126	2.498 97
1888-89	186.625 03	1.224 63	9.924 21	57.113 22	148 77	255.035 86	111	2.297 62
Differenza nel 1890	+ 34.484 86	+ 541 27	+ 4.296 79	+ 20.375 07	+ 136 47	+ 59.834 46	+ 15	+ 201 35

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI APPROSSIMATIVI *dall'*11 *al* 20 *Dicembre* 1890.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso Vicenza	Conegliano-Vittorio	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Cividale-Portogruaro	Padova-Montebelluna	Bologna-Porto-Maggiore-Massalombarda	Arezzo-Stia	Padova-Piove
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 79	Chil. 48	Chil. 75	Chil. 45	Chil. 18
Viaggiatori	3,120.05	11.657.55	955.05	837.40	2,669.90	2,565.55	4,215.40	4,326.45	1,624.75	5,215.10	2,771.25	1,265.20
Bagagli e Cani	59.40	190.50	15.55	7.45	76.25	5.00	67.85	52.25	38.60	27.50	33.25	4.50
Merci a G. V. ed Accelerata	626.35	3.530.10	135.30	114.75	964.10	107.70	188.10	516.60	324.90	620.95	360.40	36.50
Merci a P. V.	5,128.45	6,911.20	560 00	2,175.45	978.90	21.50	2,567.20	1,312.45	366.05	2,812.95	786.20	222.10
Totali	8,934.25	22.289.35	1,665.90	3,135.05	4,689.15	2,699.75	7,038.55	6,207.75	2,355.20	8,675.60	3,951.10	1,528.35

ANNUNZI

SOCIETÀ NAZIONALE DELLE
OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima con Sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000).

DIREZIONE IN TORINO CORSO VITTORIO EMANUELE II, N. 67

OFFICINE IN SAVIGLIANO CON SUCCURSALE A TORINO (BARRIERA LANZO)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE
PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA - TETTOIE E COSTRUZIONI MECCANICHE - FERROVIE E FUNICOLARI SISTEMA **ABT**
GRU ED ARGANI BREVETTO SPECIALE **MEGY, ECHEVERRIA** E **BAZAN.**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

I Sigg. **S. Sinigaglia e C.** (9, via Cavour, Torino) hanno la Rappresentanza Generale per la vendita del Materiale Legrand e delle Caldaie De-Naeyer.

CALDAIE MOLTITUBULARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica. 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grand riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9-10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma. — **Cemento Portland** naturale — **Cemento Portland** artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti. Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

CHEMINS DE FER DU NORD ET DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Relations entre Londres, Paris et l'Italie.

Des points ci-contre aux Gares ci-dessus:		BILLETS SIMPLES — Londres (1) 1re classe	Londres (1) 2me classe	Paris (2) 1re classe	Paris (2) 2me classe	BILLETS D'ALLER ET RETOUR — Londres (4) validité	Londres (4) 1re classe	Londres (4) 2me classe	Paris validité	Paris 1re classe	Paris 2me classe
Turin	Mont-Cenis	172 10	128 65	98 60	73 40	45 jours	283 50	210 —	30 jours	160—(5)	115 —
Milan	Mont-Cenis	183 40	134 90	116 65	86 —	45 jours	283 50	210 —	30 jours	172—	125 —
Gênes	Mont-Cenis	192 75	143 10	119 25	87 85	—	—	—	—	—	—
Livourne	via Gênes	215 65	159 15	142 15	103 90	—	—	—	—	—	—
Florence	via Gênes	223 05	164 35	149 55	109 10	—	—	—	—	—	—
Rome	via Gênes	254 75	186 50	181 25	131 25	—	—	—	—	—	—
Naples	via Gênes	286 95	209 05	213 45	153 80	—	—	—	—	—	—
Florence	via Bologne	230 35	169 40	156 85	114 15	—	—	—	—	—	—
Rome	via Bologne	269 60	196 90	196 10	141 65	—	—	—	—	—	—
Naples	via Bologne	301 95	219 55	228 45	164 30	6 mois (**)	494 40	364 60	—	—	—
Brindisi (3)	via Naples	331 70	240 35	258 20	185 10	6 mois (*)	556 20	407 95	—	—	—
Brindisi (3)	via Bologne	308 40	224 05	234 90	168 80	6 mois	538 95	395 80	—	—	—
Messine (via Naples)		376 75	273 10	303 25	217 85	—	—	—	—	—	—

OBSERVATIONS.

BILLETS SIMPLES.

(1) Ces billets sont valables pendant 17 jours, sauf ceux de ou pour Brindisi dont la validité est de 30 jours, et permettent aux voyageurs de s'arrêter à toutes les gares P-L-M situées sur l'itinéraire et à six stations italiennes de leur choix. En sus des prix homologués, il est perçu pour droits divers de port une taxe de 1 fr. 75 au profit des Chambres de commerce de Calais ou de Boulogne.

(2) Ces billets sont valables pendant 10 jours.

(3) Billets valables pendant 30 jours.

BILLETS D'ALLER ET RETOUR.

(4) Ces prix comprennent la traversée de Paris par le Chemin de fer de ceinture, mais non la taxe de 3 fr. 50 établie au profit des Chambres de commerce de Calais ou Boulogne, par la loi du 4 décembre 1888 et qui est perçue en sus.

(*) Les voyageurs partis de Brindisi ont la faculté de se rendre de Foggia à Naples en faisant porter par le Chef de gare de Foggia l'autorisation nécessaire sur le billet; ils iront ensuite à leurs frais rejoindre l'itinéraire à Falconara par Rome. — De même dans le sens inverse, il peuvent effectuer à leurs frais le trajet de Falconara-Rome-Naples ou, sur présentation au Chef de gare, leur billet sera rendu valable pour rejoindre l'itinéraire à Foggia.

(**) Les voyageurs se dirigeant sur Londres peuvent se rendre de Rome à Florence par Grosseto et Sienne ou par Pise et Empoli et revenir ensuite à Pise par cette dernière voie. — Inversement, les voyageurs allant à Brindisi peuvent se rendre de Pise à Florence par Empoli, revenir à Pise par la même voie ou se diriger à Empoli sur Rome par Sienne et Grosseto.

(5) La durée de validité des billets d'aller et retour Paris-Turin est portée à 45 jours, lorsque les voyageurs justifient avoir pris à Turin un billet de voyage circulaire intérieur italien.

Service entre Londres, Paris et l'Italie par le Mont-Cenis.

ALLER

STATIONS	1re cl.	1re, 2me classe		1re, 2me classe	
		(*)			
Londres Charing-Gross. Dép.	8 20 m.	11 — matin		8 15 soir	
Londres Victoria —	8 30 m.	11 — matin		8 15 soir	
Douvres —	10 20 m.	1 — soir		10 25 soir	
(heure anglaise) Arr.	Midi	2 20 soir		Min. 10	
Calais-maritime (heure française) Dep.	Midi 40	2 52 soir		1 04 matin	
Boulogne-Gare Arr.	1 35 s.	—		1 58 matin	
Boulogne-Gare Dép.	1 27 s.	—		1 50 matin	
Amiens Arr.	3 28 s.	5 17 soir		3 46 matin	
Amiens Dép.	3 33 s.	5 22 soir		3 51 matin	
Pierrefitte-Stain Dép.	—	—		—	
Paris-Nord Arr.	—	7 15 soir		5 50 matin	
Paris-Nord Dép.	—	7 21 soir		6 19 matin	
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	6 31 s.	8 17 soir		7 10 matin	
	1e 2e cl.	1e 2e cl. (A)	1e, 2e cl.	1e, cl.	1e 2e cl.
Paris-Lyon (*Buffet*) Dép.	7 — s.	9 — s.	9 15 s.	8 50m.	11 15m.
Dijon Arr.	Minuit 05	1 44m.	2 19m.	2 22 s.	5 38 s.
Genève —	6 28 m.	—	8 55m.	8 52 s,	—
Evian —	7 43 m.	—	10 59m.	—	—
Aix-les-Bains —	5 02 m.	6 23m.	8 —m.	8 20 s.	11 45 s.
Chambéry —	5 32 m.	6 48m.	8 30m.	8 55 s.	Min. 07
Modane —	8 59 m.	9 42m.	1 45 s.		3 07m.
Turin —	1 58 s.	1 58 s.	6 20 s.	—	7 50m.
Turin Dép.	—	2 30 s.	7 42 s.	—	8 30m.
Milan Arr.	—	5 25 s.	10 55 s.	—	11 27m.
					1e 2e cl.
Turin Dép.	—	2 35 s.	9 — s.	—	8 25m.
Gênes Arr.	—	6 04 s.	12 20m.	—	11 50m.
San-Remo —	—	11 06 s.	8 43m.	—	4 16 s.
Pise —	—	10 50 s.	4 15m.	—	4 23 s.
Florence —	—	Min. 40	7 20m.	—	6 30 s,
Livourne —	—	11 30 s.	5 35m.	—	5 27 s.
Rome —	—	6 40m.	11 —m.	—	11 02 s.
Naples —	—	1 39 s.	6 36 s.	—	6 25m.
Brindisi Arr.	—	—	8 36m.	—	6 10 s.
Turin Dép.	—	2 35 s.	7 — s.	—	8 25m.
Alexandrie Arr.	—	4 08 s.	8 50 s.	—	10 03m.
Bologne —	—		1 52m.	—	5 — s.
Ancône —	—	—	7 05m.	—	10 55 s.
Brindisi —	—	—	10 47 s.	—	6 15 s.
Florence —	—	—	5 55m.	—	1 26m.
Rome —	—	—	Midi 35	—	7 30m.
Naples Arr.	—	—	6 36 s.	—	1 39 s.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Folkestone-Boulogne, le départ de Londres a lieu à 10 heures matin. Ce train ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Angleterre ou de Calais.
(A) Le train partant de Paris-Lyon à 9 heures soir ne prend à Paris, en 2e classe que les voyageurs à destination d'Aix-les-Bains, Chambéry et de l'Italie par le Mont-Cenis.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salons va directement de Calais à Milan par le train partant de Calais à 2 h. 52 soir et de Paris-Lyon à 9 h. soir.
Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de Calais à la gare de Paris-Lyon par les trains partant de Calais à 1 heure 04 du matin et midi 40.

RETOUR

STATIONS	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.	1e, 2e cl.
	1e 2e cl.			
Naples Dép.	8 50 m.	—	—	3 10 s.
Rome —	3 — s.	—	—	11 10 s.
Florence —	9 30 s.	—	—	6 35 m.
Brindisi —	5 58 m.	—	—	9 25 m.
Ancône —	8 — s.	—	—	5 40 m.
Bologne —	1 40 m.	—	—	10 55 m.
Alexandrie —	6 30 m.	—	10 46 m.	5 10 s.
Turin Arr.	8 21 m.	—	12 30 s.	7 05 s.
Brindisi Dép.	8 10 s.	—	2 20 m.	6 40 m.
Naples —	8 50 m.	—	3 10 s.	10 25 s.
Rome —	3 30 s.	—	9 50 s.	8 — m.
Livourne —	9 50 s.	—	4 — m.	1 50 s.
Florence —	8 45 s.	—	—	11 35 m.
Pise —	10 55 s.	—	4 40 m.	2 33 s.
San-Remo —	8 28 s.	—	3 50 m.	11 57 m.
Gênes —	3 30 m.	—	8 55 m.	7 10 s.
Turin Arr.	7 25 m.	—	12 30 s.	10 35 s.
Milan Dép.	—	—	10 30 m.	7 55 s.
Turin Arr.	—	—	1 30 s.	10 47 s.
			(A)	
Turin Dép.	8 35 m.	—	2 15 s.	11 15 s.
Modane —	Midi 23	—	5 33 s.	2 15 m.
Chambéry —	3 41 s.	—	8 24 s.	5 02 m.
Aix-les-Bains —	4 11 s.	—	8 59 s.	5 27 m.
Evian —	Midi 46	6 02 s.	—	—
Genève —	3 12 s.	7 32 s.	—	4 15 m.
Dijon —	11 17 s.	1 39 m.	2 06 m.	11 32 m.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 55 m.	6 50 m.	7 05 m.	5 41 s.
	1e, 2e cl.			
Paris-Lyon (*Buffet*) Dép.	7 17 matin			6 11 s.
Paris-Nord Arr.	7 56 matin			7 01 s.
Paris-Nord Dép.	8 22 matin			8 25 s.
Amiens Arr.	10 17 matin			10 26 s.
Amiens Dép.	10 37 matin			10 31 s.
Boulogne-Gare Arr.	Midi 34			Min. 29
Boulogne-Gare Dép.	Midi 26			Min. 21
(heure française) Arr.	1 24 soir			1 21 m.
Calais-Maritime (h. ang.) Dép.	1 25 soir			1 30 m.
Douvres —	3 20 soir	3 20 soir		4 — m.
Londres Victoria Arr.	5 15 soir	—		5 55 m.
Londres Charing-Gross Arr.	(*) —	5 05 soir		5 55 m.

OBSERVATIONS. — VOYAGEURS. — (*) Par Boulogne-Folkestone, l'arrivée à Londres a lieu à 5 h. 40 s.
(A) Le train partant de Modane à 5 heures 33 soir et arrivant à Paris-Lyon à 7 heures 05 matin ne prend en 2e classe que les voyageurs en provenance de l'Italie par le Mont-Cenis, de Chambéry, d'Aix-les-Bains, et en destination de Paris et au-delà sur le Nord et l'Angleterre.

VOITURES DIRECTES. — Une voiture de 1re classe lits-salon va directement de Milan à Calais par le train partant de Milan à 10 h. 30 m. et de Paris-Nord à 8 h. 22 m. Une voiture de 1re classe à coupé-lits-toilette va directement de la gare de Paris-Lyon à Calais, par le train partant de Paris-Lyon à 6 h. 11 du soir.

TRAIN DE LUXE EBDOMADAIRE — ROME-EXPRESS.

		Lundi
Londres	Dép.	3 15 soir
		Mardi
Paris-Nord	—	12 15 matin
Modane	—	3 38 soir
Turin	—	6 50 »
Gênes	—	10 05 »
		Mercredi
Pise	Arr.	1 22 matin
Rome	—	7 41 »
Naples	—	1 39 soir

		Mardi
Naples	Dép.	10 25 soir
		Mercredi
Rome	—	9 50 matin
Pise	—	4 06 soir
Gênes	—	7 33 »
Turin	—	11 — »
		Jeudi
Modane	—	1 46 matin
Paris-Nord	Arr.	3 05 soir
Londres	—	11 15 »

Ce train est composé de wagons-sleaping cars et un wagon restaurant.

Supplement à payer pour les sleaping cars.

De Paris à Rome . . fr. 58 50
De Paris à Turin . . » 37 50
De Turin à Rome . . » 21 —

STRADE FERRATE DEL R. GOVERNO SIAMESE

AVVISO.

Si fa noto che fra alcuni mesi avrà luogo l'asta per l'aggiudicazione dell'appalto delle Strade Ferrate del Regio Governo Siamese, tra Bangkok (capitale del Regno) e Bangfrahin, Ajnthia, Saraburi e Horat, per una lunghezza di km. 268 (167.4 miglia inglesi), da farsi al mezzo di lettere suggellate in base a prezzi unitari, essendochè la esecuzione delle opere viene stipulata a computo e misura.

Il lavoro sarà appaltato in lotti da 70 a 100 km., oppure in un sol lotto ad una Impresa generale.

L'appalto includerà tutte le opere, somministrazioni necessarie atte a completare la ferrovia, esclusi: rotaie, materiale mobile, materiale di telegrafo e per la linea telegrafica, macchine fisse ed attrezzi per *ateliers*, ammobigliamento, ecc., ecc., che saranno direttamente forniti dalla Regia Amministrazione delle Strade Ferrate e all'occorrenza consegnati all'Impresa assuntrice nei depositi di Bangkok e Ajnthia.

Materiali ed attrezzi occorrenti per le opere provvisionali saranno a carico dell'Impresa assuntrice.

Si fa noto ai concorrenti che i piani-progetti giacenti nell'Ufficio Dipartimentale delle Strade Ferrate in Bangkok saranno ostensibili dal 1° gennaio 1891.

Il seguente specchio rappresenta approssimativamente l'ammontare delle principali opere che verranno appaltate.

Lavori in terra.	4,000,000
Breccia in roccia	200,000
Muri di sostegno (a secco) . . .	5,000
Testate o piloni di ponti muratura.	50,000
Travature per ponti legname . .	8,000

14 Stazioni in legname, 11 delle quali piccole.
Scartamento m. 1.435.

Le rotaie saranno del peso di kg. 30 per m. l. e le traversine di legno *teak*, o legno rosso, di 250×20×15 cm.

La linea corre per circa 75 chilometri nel basso piano d'alluvione della riviera dei Menam su un terrapieno da 2 a 4 metri di altezza ed è facilmente accessibile dalla riviera e canali.

Dal km. 75 al km. 136 la linea è comodamente accessibile per terra ed è quasi a livello del terreno attuale.

Al km. 136 la linea entra nelle vallate, lungo le quali si ascende l'altipiano di Horat (circa 300 metri sul livello del mare con una pendenza del 15 per mille e curve di 180 metri fino a circa 394 metri sul livello del mare) attraverso a splendide foreste ricche d'ogni genere di legname, che l'Appaltatore potrà gratuitamente servirsene per uso di costruzione.

Al km. 180, raggiunto l'altipiano, la linea fino a Horat non presenta difficoltà alcuna essendo quasi al livello del suolo.

Concernente il clima si osserva che nelle montagne la temperatura discende nelle notti del mese di gennaio fino a 8° Réaumur.

Durata della costruzione:
Bangkok-Ajnthia 2 anni. — Ajnthia-Horat 4 a 5 anni.

Dato dal Regio Ministero dei Lavori Pubblici addì 15 ottobre 1890.
Per il Ministro
Il Direttore Generale: ing. R. BETHGE.

TORINO, 1890 — Tip. e Lit. CAMILLA E BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pardon Dirett. ...